POLSKA FLOTA NARODOWA

Cena 1 zł.



№ 1.

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 1. **Warszawa, 1-go marca 1931 r.** **Rok I**

Redaktor naczelny: GEN. MARJUSZ ZARUSKI **Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI**

OD REDAKCJI

Wypuszczamy w świat pierwszy numer własnego czasopisma.

Spełnia się w ten sposób marzenie ideowych przyjaciół Komitetu Floty Narodowej, ażeby donośnym głosem bezpośrednio przemówić do społeczeństwa o potrzebie budowy floty morskiej, zarówno wojennej, jak i handlowej; marzenie, hodowane w głębi duszy od lat blisko siedmiu.

Flaga na maszcie, na okładce uwidoczniona, nie jest wyłącznie kolorową ozdobą. Nie. Jest to symbol i hasło zarazem Komitetu Floty Narodowej: na tle wschodzącego słońca nowej potencji morskiej—okręt nowoczesny, prujący fale bezkresnego morza. Jest to flaga o znaczeniu sztandaru, bandery wielkiego zrzeszenia społecznego, które postawiło sobie za zadanie tak długo nie ustać w pracy, aż Polska uzyska flotę morską, godną Jej stanowiska mocarstwowego.

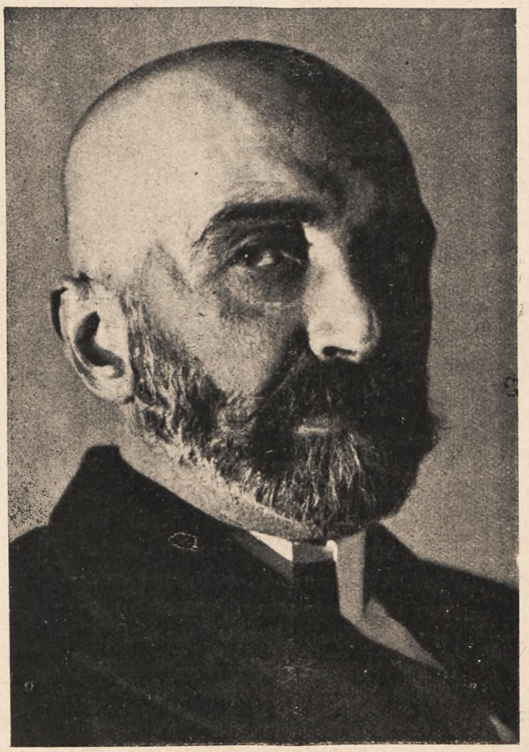
Tę flagę — banderę podnosimy na maszcie. Niechaj przypomina nam o wielkim i pilnym obowiązku dokonania czynu o znaczeniu państwowem.

Jakiż to czyn mamy spełnić?

Odpowiedź była wyżej: zbudować flotę. Rząd to czyni, częściowo czyni to już społeczeństwo w osobach niektórych zrzeszeń i przedsiębiorstw gospodarczych.

Wszakże nie jest to odpowiedź na postawione pytanie.

W tem tempie, jak dotychczas, nie wcześniej, jak za lat sto, możemy uzyskać odpowiednią flotę.



Stworzenie floty narodowej jest zadaniem wymagającym łącznego wysiłku, a jednocześnie tak ważnym, iż należy wzbudzić w społeczeństwie wiele zapału i ofiarności, aby cel ten mógł być zrealizowany.

Warszawa, 14.II.1931

W. Sławek

Prezes Rady Ministrów, p. WALERY SŁAWEK autograf powyższy ofiarował dla pierwszego numeru „POLSKIEJ FLOTY NARODOWEJ"

Na barki Rządu nie można zwalić wszystkich obowiązków państwowych.

My sami, jako społeczeństwo, musimy tego dokonać. I to zaraz, nie zwlekając ani jednego dnia, ani godziny.

Niech każdy obywatel spełni swój obowiązek: niech złoży swój dobrowolny podatek na rzecz—pierwszorzędnej wagi państwowej—na budowę floty morskiej.

Dziś każdy dzień pracy powinien nam dać efekt tygodnia, każdy nowy okręt ma wartość flotylli; każdy dzień zmarnowany to setki tysięcy złotych, bez pożytku rozrzucone po świecie, albo nowy wylot armatni, przeciwko nam obrócony.

Przy wykonaniu tego obowiązku niema złych czasów. Każdy czas jest dobry. Wszak jeden złoty rocznie każdy na ten cel dać może. Uczyni to dwadzieścia pięć okrętów handlowych rocznie, albo trzy łodzie podwodne. A gdyby każdy dał dwa złote?

Wierzymy, że społeczeństwo powita ukazanie się naszej flagi propagandowej przyjaźnie; że poprze czynnie nowe czasopismo, udzielając mu współpracy i jednając czytelników. Pragniemy, ażeby trafiło ono zarówno do pałaców, jak i pod strzechy—dosłownie.

Oto są hasła programowe, któremi kierować się będziemy w pracy publicystycznej.

Tą myślą ożywieni rozpoczynamy pracę.

ZJEDNOCZYĆ TRZEBA WYSIŁKI!

Życie naszego społeczeństwa nastręcza niemało powodów do wcale smutnych refleksyj. Uderza przedewszystkiem niezrozumienie głównych zadań i najprostszych dróg, wiodących do osiągnięcia zamierzonych celów.

Rzeczy proste stają się zawiłemi, łatwa praca marnieje w labiryncie sztucznych sprzeczności.

Pozostają tylko słowa, uchwały i rezolucje.

Z Komitetem Floty Narodowej, dzieje się nie lepiej.

Od samych niemal początków piętrzą się wokół nie do wiary przeszkody i trudności, tak jakgdyby głównem zadaniem pewnych grup społeczeństwa w stosunku do Komitetu było niedopuszczanie do jego rozwoju.

Zdawałoby się, że nikt chyba nie będzie miał nic przeciwko temu, ażeby pewna dziedzina naszego bytu państwowo-społecznego wzbogaciła się o jakieś realne wartości.

Otóż nie. Znaleźli się ludzie, mający frazes patrjotyczny stale na ustach, którzy czynili wszystko, ażeby nie dopuścić do ugruntowania się myśli tej w społeczeństwie i rozwoju samej akcji. Pobudki psychologiczne tych osób aż nadto dobrze są znane i znajdą w swoim czasie wyraz w historji początków polskiego „Flottenvereinu".

Na zew, setki tysięcy, jeżeli nie miljony ludzi dobrej woli odpowiedziało. W ciągu trzech lat powstało około tysiąca filij Komitetu Floty Narodowej w całej Polsce.

Zakołysał się na falach Bałtyku wielki i piękny żaglowiec szkolny — fregeta oceaniczna — „Dar Pomorza", ofiarowany państwu przez „Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu". (przy wybitnej pomocy kredytowej) organizacyjnej i moralnej Biura Centralnago Komitetu w Warszawie), żaglowiec, który kosztował Komitet $1^1/_2$ miljona złotych i za który stocznia duńska w Nakskow ofiarowywała 3 miljony.

Zapoczątkowano zbiórki lokalne lub zawodowe na okręty: „Dar Kujaw-Bydgoszczy", „Dar Warszawy", „Dar Kolejarzy", „Dar Szkoły Polskiej", „Dar Pocztowców", Dar sfer sądowych i adwokackich „Temida" i t. p.

Wszystko to działo się w ścisłem organizacyjnem zjednoczeniu z Komitetem Floty Narodowej — do tej pory w porządku.

Aliści parę miesięcy temu pewne zrzeszenie inwalidzkie na prowincji ogłosiło, że zaczyna zbierać składki na budowę łodzi podwodnej: „Odpowiedź Traviranusowi".

Za jego przykładem w różnych zakątkach Rzplitej, jak grzyby po deszczu zaczęły powstawać Komitety zbiórki — jedne na „Odpowiedź Traviranusowi", inne na budowę floty wogóle.

Pomijam niedoświadczenie w pracy społecznej i nieliczenie się z własnemi siłami tych zrzeszeń.

Dla zebrania setek miljonów złotych od społeczeństwa potrzeba posiadać lub stworzyć odpowiedni aparat biurowy: jeden sekretarz i maszynistka pracy takiej nie podołają.

Na dowód przytoczę fakt, że w r. ub. Komitet Floty Narodowej, który posiada już odpowiednio zorganizowany aparat biurowy, samych listów rozesłał 22 i pół tysięcy, nie licząc setek odezw, ulotek, afiszów i t. p.

Czem są w istocie owe liczne, dziś już w liczbie kilkunastu, — zrzeszenia i Komitety?

Odpowiedź prosta. Są one nowemi Komitetami Floty Narodowej — samorzutnemi, bez przeszłości, bez autorytetu, ustawy państwowej i bez przewidzianej przez nią ścisłej kontroli.

Zamiast zjednoczyć się w jednej akcji, obejmującej dziś całą Rzeczpospolitą z Komitetem Floty Narodowej, każde z tych zrzeszeń ogłasza, że rozpoczyna akcję, mającą na celu budowę floty.

Faktom tym nie chce się wierzyć. Lecz są one prawdziwe. Mamy dziś kilkanaście „Flottenvereinów", a każdy tydzień przynosi wiadomość o powstaniu nowego.

Mamy zatem Kom. Floty Narod. zorganizowany na mocy ustawy państwowej z r. 1927, który według art. tej ustawy ma na celu koordynowanie „grup społecznych oraz osób dążących do utworzenia polskiej floty morskiej" i „zgodnie z tym celem (Art. 2) Komitet zbiera fundusze i niemi zarządza", a obok niego szereg niepowołanych małych komitetów, których lista nie jest zamknięta, a liczba ich wzrasta.

Nikt nie zaprzeczy, że Anglik, Holender, Francuz czy Niemiec, który zna swój jeden, jedyny, a potężny Flottenverein, zorjentowawszy się w tym stanie rzeczy, uznałby go za godny przesławnej Abdery.

Ale poza formalną stroną tej sytuacji powodującą zupełną dezorjentację w społeczeństwie, jest jeszcze inny wzgląd głębszy, bo moralnej natury, przemawiający za tem, że cała praca społeczeństwa, zmierzająca do utworzenia floty morskiej — *tak wojennej jak i handlowej* — powinna byćześrodkowana w Kom. Fl. Narod.

Względem tym jest, powinien być, szacunek dla pracy.

Komitet Floty Narodowej pierwszy rzucił hasło budowy floty morskiej przez samo społeczeństwo, dał państwu pierwszy statek.

Myśl się przyjęła, hasło w społeczeństwie odzew znalazło.

Śmiemy twierdzić, że jest to wynik pracy Komitetu Fl. Narodowej.

Żądamy dla tej pracy szacunku. Żądamy, ażeby w tej pracy, nie przeszkadzano, nie sięgano po wychodowane przez kogoś innego owoce.

Współpracy nie odtrącamy. Owszem prosimy o nią wszystkich ludzi dobrej woli, lecz żądamy, ażeby odbywała się ona w ścisłem zjednoczeniu z Komitetem Floty Narodowej, który w pracy swej nie ustaje.

MARJUSZ ZARUSKI

„CZARNY KRZYŻ" NA BAŁTYKU

Rozbrojone Niemcy! Któż dziś, jak świat długi i szeroki wierzy w ten nadęty blagą frazes?—Pierwszy lepszy dziennik, kupiony przygodnie, zawierać będzie napewno szereg wiadomości przeczących kryzysowi, tak chętnie powtarzanemu przez polityków niemieckich.

Rozdmuchana bajeczka i zręcznie prowadzona akcja zbrojeń usiłują ukryć przed okiem świata sytuację rzeczywistą, bo groźną dla pokoju.

Przeprowadzone na jesieni, na wodach Bałtyku manewry floty niemieckiej odsłoniły nieco zasłonę.

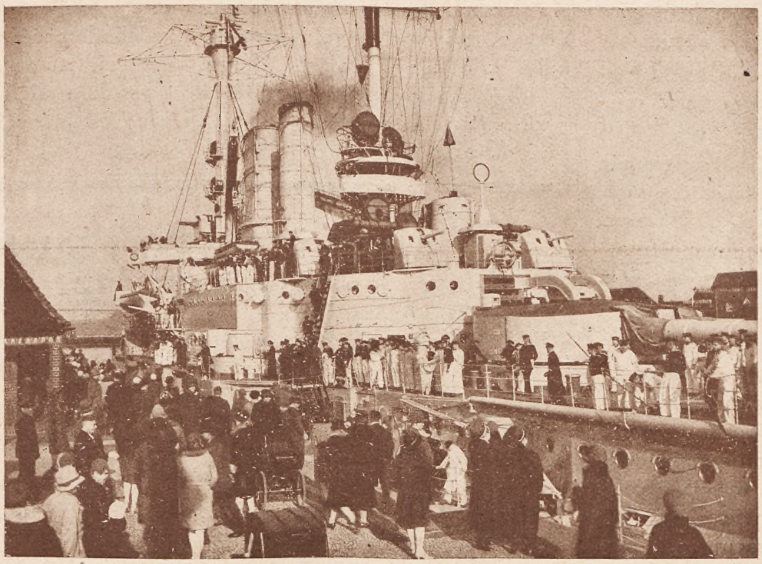
Potężne okręty bojowe o banderze z czarnym krzyżem, szkoliły się w prowadzeniu wojny morskiej.

Tysiące junkrów pruskich, dyszących żądzą odwetu, marzyło w snach zaborczych o Pomorzu, korytarzu gdańskim, Gdyni...

Manewry są przecież przedsmakiem wojny i huk dział budzi w sercu niemieckiem chęć rozlewu krwi i grabieży...

To w ich sercach — a w naszych? — W naszych echa te muszą obudzić orlą czujność, muszą skoncentrować uwagę na wybrzeżu i przemówić wreszcie do duszy w imieniu naszych flot — wojennej i handlowej.

Stan naszego posiadania na morzu jest tak dotąd znikomo mały, że ustawicznie z trwogą myśleć musimy o odzyskanem „oknie na świat".



Krążownik „Schleswig — Holstein" odpływa z Holtenau z wiceadmirałem Oldekopem na manewry marynarki niemieckiej.

Tu niema już czasu na rozhowory i patosy, rozczulania się i deklamacje. Z polityką uczucia społeczeństwo polskie zerwać musi stanowczo, po męsku i po męsku wziąć się do pracy twórczej.

Tą pracą twórczą jest budowa flot i budować je musi społeczeństwo. Budować ofiarnym groszem, złożonym w imię obrony najukochańszego skrawka ziemi, oblanego naszem morzem.

Bałtyk pokryć się musi polskimi okrętami i wówczas dopiero junkrzy pruscy przestaną marzyć o ziemiach naszych, gdy działa polskich krążowników i pancerników obwieszczą wodom Bałtyku, że... jesteśmy, jesteśmy naprawdę, mocni, zdecydowani i uspołecznieni.

I zadanie to nie jest bynajmniej ponad siły.

Pamiętać trzeba o tem, że jeszcze w roku 1860 flota niemiecka nie istniała prawie.

Znikoma ilość statków handlowych pływała po świecie i niezbyt chętnie przyznawała się do tego, że pływa pod niemiecką banderą.

Nie było się czem chwalić.

W pięćdziesiąt lat później Niemcy stały się drugą potęgą morską świata. Brzmi to prawie jak bajka, a jest przecież najprawdziwszym faktem.

„Cudu" tego nie dokonał rząd Rzeszy niemieckiej, lecz *sprawę* zrozumiało społeczeństwo, zorganizowało się całe i pospieszyło z ofiarnym groszem na budowę flot.

Wystarczyło pięćdziesięciu lat tego patrjotycznego wysiłku, by państwo stało się potęgą morską, z którą liczył się bardzo poważnie cały świat.

Oto wzór historyczny, wzór pracy społeczno - państwowej.

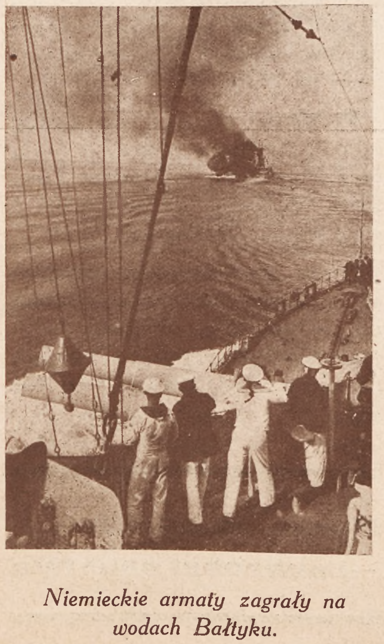
Nie może więc Polska pozostać w tyle i niezdać egzaminu z swej dojrzałości politycznej i patrjotycznej. Lecz tu nie mogą nas dzielić różnice przekonań i przynależności partyjne!

Najściślejsze skoordynowanie wszystkich wysiłków, ożywienie całego społeczeństwa jedną myślą i zrozumienie wspólnej sprawy — przyniesie rezultaty, które świat zadziwią i zmuszą do uznania mocarstwowego stanowiska Polski.

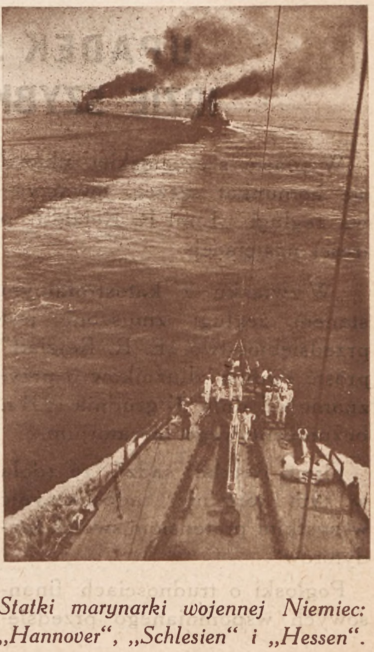
Sprawa morza — to jeden wielki, zwarty i karny front całego społeczeństwa. Inaczej wszelkie wysiłki i najlepsze poczynania spełzną na niczem, a widmo utraty największego skarbu, dla wszystkich narodów, nabierze ciała.

Czarny krzyż bandery niemieckiej jest dla Polski groźnem *memento* i o tem zapomnieć nie wolno ani na chwilę.

Z. ANDRZEJOWSKI



Niemieckie armaty zagrały na wodach Bałtyku.



Statki marynarki wojennej Niemiec: „Hannover", „Schlesien" i „Hessen".

WOJNA O GDYNIĘ I GDAŃSK

POLITYCZNE UCHWAŁY FRACHTOWE

W Hamburgu odbyła się t. zw. atlantycka konferencja frachtowa, na której zapadło szereg uchwał bardzo ważnych dla Polski.

Konferencja toczyła się pod znakiem przewagi towarzystw niemieckich.

W konsekwencji konferencja uchwaliła zniżenie frachtów morskich na Atlantyku o 75 proc. Idzie tutaj o przyciągnięcie transportów do portów pozabałtyckich.

Jednocześnie zapadła poufna uchwała o dążeniu do podwyższenia frachtów morskich na Bałtyku.

Te dwie uchwały wskazują wyraźnie, że wielkie porty w porozumieniu z potężnemi linjami okrętowemi, pragną za wszelką cenę zniszczyć konkurencję linij i portów bałtyckich pracujących coraz wydatniej.

Kulisy tej sprawy przedstawiają się wręcz sensacyjnie. Okazało się bowiem, że przedstawiciele portów i linij okrętowych niemieckich, inspirowani byli przez rząd Rzeszy, któremu zależy na zniszczeniu Gdyni i Gdańska.

Jest to walka raczej polityczna, a nie ekonomiczna, za jaką Niemcy chcą tę batalję przedstawić.

Niemcy nie mogąc zniżać przewozowej taryfy kolejowej, ponieważ została ona obsunięta do granicy kosztów własnych, postanowiły zaatakować rozwój Gdyni i Gdańska od strony obniżenia przewozów na morzu, co jak mniemają spowoduje powrót tych transportów, które Gdynia i Gdańsk zabrały ostatnio Hamburgowi, Bremie i Szczecinowi.

Wiadomość o uchwałach konferencji atlantyckiej w Hamburgu wywołała wielkie wrażenie w sferach zbliżonych do handlu morskiego.

SPRAWY POLSKI I GDAŃSKA W GENEWIE

Zebrał się w Genewie komitet prawników, powołany na życzenie Wysokiego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku. Komitet ten ma za zadanie wypowiedzieć się co do znaczenia ustępu orzeczenia b. wysok. komisarza gen. Hackinga, dotyczącego orzystania przez Polskę z portu gdańskiego.

Odnośny ustęp orzeczenia z dnia 15 sierpnia 1921 r., który dotyczy spraw administracyjnych i kolejowych, brzmi jak następuje: „Z jednej strony rząd winien w całej pełni wykorzystać port gdański, niezależnie od innych w przyszłości wybudowanych portów na Bałtyku. Z drugiej strony senat gdański obowiązany jest strzec interesów Polski, dotyczących wolnego dostępu do morza po wszystkie czasy".

Komitet obradował już w styczniu i wówczas po przesłuchaniu przedstawicieli senatu gdańskiego i Polski zażądał piśmiennych odpowiedzi na postawione dwa pytania: 1) czy strony powoływały się w praktyce na odnośne orzeczenie Hackinga? 2) czy strony oponowały przeciwko temu ustępowi? Na obecnej sesji komitetu prawników ma być sformułowana odpowiedź na pytanie Wysokiego Komisarza.

KRYZYS W ŻEGLUDZE OKRĘTOWEJ

Trwający od kilku miesięcy kryzys w żegludze okrętowej najbardziej daje się odczuwać zwłaszcza na linjach transatlantyckich.

Ostatnio szereg tych linij unieruchamia większość swych statków pasażerskich.

I tak: Scantic — America Line (linja duńska) unieruchomiła 2 statki. „Fryderyk VIII" i „United States", trzeci zaś swój statek pasażerski „Oskar II", przemianowała na towarowy.

Podobnie zmniejszyła swą działalność Svedisch—America Line, oraz Norwegian — America Line, która zostawiła na linji tylko 1 swój statek „Stavangen Fiord".

Mimo powszechnego kryzysu w żegludze, utworzona w roku ub. polska linja okrętowa Gdynia—Ameryka (statki: „Polonja", „Kościuszko" i „Pułaski") działalności swej nie ograniczyła.

UPADEK SZCZECINA IDZIE SZYBKIMI KROKAMI

W prasie szczecińskiej ukazał się komunkat szczec. towarzystwa żeglugi „Emil R. Retzlaff" o treści nastęjącej:

„W związku z katastrofalnym stanem żeglugi zmuszone jest przedsiębiorstwo „E. R. Retzlaff" prosić swoich dłużników o przyznanie od dnia 31 grudnia 1931 r. bezprocentowego moratorjum.

Firma Retzlaff sądzi, że zdoła w tym terminie zadośćuczynić wszystkim pretensjom swoich kredytorów".

Pogłoski o trudnościach finansowych wspomnianego przedsiębiorstwa kursowały w Szczecinie już od szeregu miesięcy.

Formalne zawieszenie wypłat jeszcze nie nastąpiło, jednak wstrzymano już regulowanie szeregu zobowiązań.

„Firma E. R. Retzlaff" rozporządza tonażem 52.237 Brt. i zatrudnia około 550 osób.

Pozatem posiada to przedsiębiorstwo znaczny udział 90% w stoczni szczecińskiej „Ostseeweft". Wspomniana stocznia uzyskała w roku ub. od magistratu m. Szczecina pożyczkę hipoteczną w wysokości 300.000 mk.

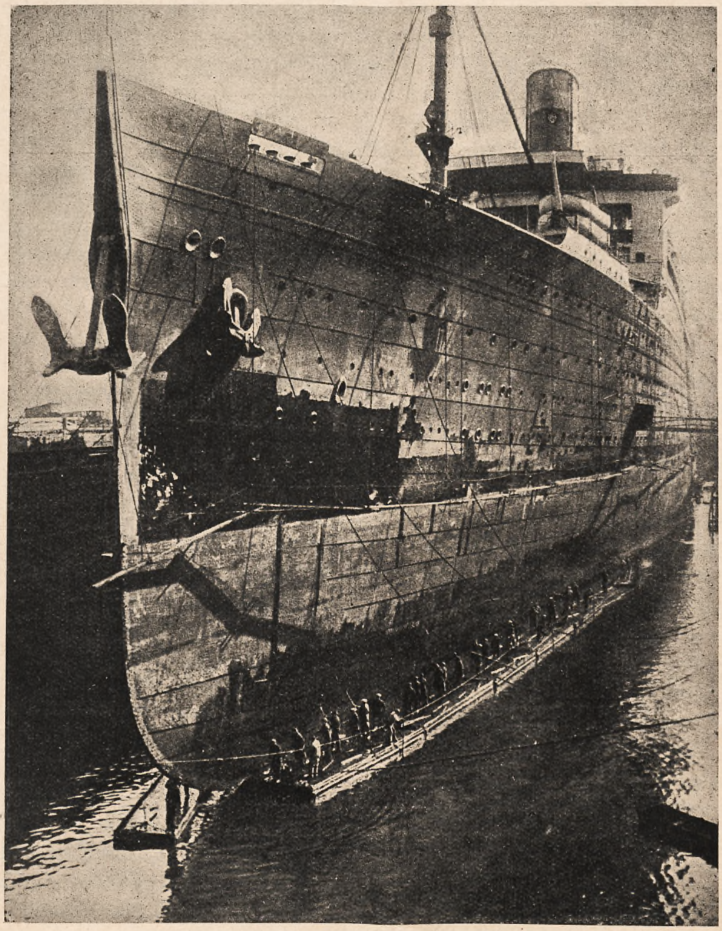
Morze, to potęga — — i dobrobyt państwa

ROZBUDOWA MARYNARKI HANDLOWEJ
Z MYŚLĄ O WOJNIE

Deklaracja Paryska 1856 r. zniosła kaperstwo i ostatecznie usunęła statki handlowe od udziału w prześladowaniu handlu i komunikacji morskiej przeciwnika: operacje korsarskie przeszły całkowicie w ręce floty wojennej. Był to znaczny postęp w uporządkowaniu stosunków na morzu w czasie wojny i zlikwidowanie nadużyć, popełnianych przez niesumiennych kupców, którzy, korzystając z braku bezpośredniej kontroli władz wojskowych nad operacjami korsarskiemi, w pogoni za największemi premjami, świadomie nie stosowali się do obowiązujących przepisów lub wprost ukrywali część zagarniętej zdobyczy.

Z drugiej strony reforma obarczyła flotę wojenną całym ciężarem zadań korsarskich. Marynarka wojenna, odczuwająca zawsze w czasie wojny brak jednostek bojowych, zmuszona została część sił przeznaczyć do wykonywania drugorzędnych zadań wojennych, mianowicie korsarskich. To zmusiło ją do szukania pomocy w wykonywaniu tych zadań, tembardziej, że w związku z rosnącym obrotem międzynarodowym, poczynając od wojen rewolucyjnych i napoleońskich, zwiększenie transportu morskiego i jego obrony stało się faktem. Źródłem pomocy okazała się znowu marynarka handlowa, lecz już w innej formie: statki handlowe, przed użyciem ich do celów wojennych, otrzymują banderę wojenną i zostają zaliczone do morskich sił zbrojnych, przechodząc pod komendę wojskową.

Tę ostatnią formę często przyrównywano do kaperstwa, całkiem zresztą niesłusznie. Między kaperem a statkiem handlowym, który przeszedł pod banderę wojenną, jest zasadnicza różnica: kaper nie przestawał być statkiem handlowym, upoważnionym do prześladowania handlu morskiego przeciwnika, i żadnych innych czynności wojennych wykonywać nie mógł, podczas gdy statek, przechodząc pod banderę wojenną, otrzymuje komendę wojskową, zrywa wszelką łączność z flotą handlową i staje się okrętem wojennym, upoważnionym do wszelkich operacji bojowych.



Olbrzym transatlantycki w suchym doku

W 14 lat po zniesieniu kaperstwa weszła na forum międzynarodowe sprawa dopuszczalności zamiany bandery handlowej na wojenną w czasie wojny. W 1870 r. Związek Północno-Niemiecki zmobilizował wszystkie niemieckie statki handlowe, które były uznane przez specjalną komisję za nadające się do wojennej służby pomocniczej. Statki zmilitaryzowane otrzymały dowódców z pośród oficerów marynarki wojennej i zaprzestały operacji handlowych, służąc wyłącznie celom wojennym; właściciele statków mieli być po ukończeniu wojny wynagrodzeni za utracone zyski i używanie taboru. Rząd francuski zaprotestował, opierając się na deklaracji o zniesieniu kaperstwa i wezrząd angielski do interwencji i ukrócenia bezprawia. Eksperci angielscy orzekli, że okręty, pozostające pod rozkazami władz wojskowych nie mogą być uważane za kaperskie.

Przed wojną 1914—1918 r. między prawnikami-internacjonalistami dawały się słyszeć głosy, że zamiana bandery w czasie wojny, czy to handlowej na wojenną, czy odwrotnie, jest sprzeczną z duchem prawa międzynarodowego. Pogląd ten przeważał w Ameryce i w Anglji. Nie można przyznać mu słuszności: państwo suwerenne bezsprzecznie posiada prawo zmobilizowania i zmilitaryzowania wszelkiego znajdującego się na jego terytorjum majątku narodowego i oddania go do

dyspozycji dowództwa sił zbrojnych. Konwencja Haska 1907 r. sankcjonowała to prawo, ustalając zasady zamiany bandery handlowej na wojenną w czasie wojny. Konwencja ta wymaga tylko, by statek, przechodzący pod banderę wojenną, podlegał bezpośrednio rozkazom i działał na odpowiedzialność państwa, pod banderą którego płynie, nosił oznaki zewnętrzne okrętów wojennych kraju ojczystego, posiadał komendanta, mianowanego przez władze wojskowe w sposób, stosowany do oficerów marynarki wojennej, z umieszczeniem jego nazwiska w roczniku marynarki wojennej; załoga winna podlegać prawidłom dyscypliny wojennej i we wszystkich swoich działaniach stosować się do ustaw i zwyczajów wojny morskiej; statak winien być wpisany na listę okrętów wojennych.

Umowa ta jest conajmniej niewystarczająca: nie wskazuje, w jakim miejscu i czasie może nastąpić przekształcenie, czy tylko w portach i wodach przybrzeżnych państwa przekształcającego. czy i w pełnem morzu; w tym ostatnim wypadku — czy podniesienie bandery wojennej może nastąpić, jeżeli statek w czasie między wyjściem z wód ojczystych a podniesieniem bandery przepływał wody neutralne lub zneutralizowane, a w razie rozstrzygnięcia pozytywnego—czy zamiana bandery może mieć miejsce w obliczu nieprzyjaciela (jak angielskie „mistery ships"), czy ma się odbyć poza jego horyzontem?

Kwestje te mogą mieć ważne znaczenie praktyczne, jak to wykazał przykład operacji rosyjskich krążowników pomocniczych „Petersburg" i „Smoleńsk", działających na Morzu Czerwonem, w czasie wojny rosyjsko-japońskiej, i ich wycofania.

Żadna umowa międzynarodowa nie rozstrzyga tych wątpliwości, a prawnicy nie mogą uzgodnić swoich rozbieżnych poglądów. Ze strony państw morskich daje się zauważyć tendencja pozostawienia tych kwestji otwartemi.

Wojna 1914—1918 r. doprowadziła do bardzo szerokiego stosowania statków handlowych do celów wojennych, oczywiście po zmianie przez te statki bandery handlowej na wojenną. Trawlery, krążowniki pomocnicze (konwój), zakładacze min, aviso, statki sztabowe i t. p. rekrutowały się przeważnie z „cywila".

Jachty parowe, statki rybackie, szybkie statki pasażerskie i wogóle statki, które mogły się nadać do pomocniczej służby wojennej morskiej, otrzymywały banderę i komendę wojenną. Okazały one niemałą pomoc przy oczyszczaniu obszarów wodnych od min i w walce z łodziami podwodnemi; liczba ich znacznie wzrosła z chwilą przystąpienia Stanów Zjednoczonych Am. Półn. do Koalicji. Obecnie, przy poważnem lansowaniu ograniczeniu zbrojen morskich, państwa morskie zwracają baczną uwagę na rozbudowę floty handlowej i kierują nią tak, by okazała się pożyteczną w czasie wojny. Nie poruszając nawet sprawy przydatności floty handlowej do drugorzędnych celów wojennych, należy nawiasem zaznaczyć, że w czasie wojny posiadanie znacznego tonażu handlowego okazuje się bardzo ważnym czynnikiem; bez przesady można powiedzieć, że w zwycięstwie koalicji ogromną rolę grał tonaż transportowy. bez którego Anglja byłaby wygłodzona, a kontynent europejski pozbawiony pomocy amerykańskiej.

Jeszcze na długo przed wojną państwa morskie, w przewidywaniu konieczności posiadania tonażu pomocniczego w czasie wojny, subsydjowały budowę statków handlowych z myślą o przystosowaniu ich do potrzeb wojennych. Oczywiście, subsydjując budowę statku handlowego, władze państwowe zastrzegają sobie kontrolę planów i wykonania budowy. Chodzi tu o szybkość statku, która mogłaby być odpowiednia dla krążownika pomocniczego, wzmocnienie pokładów, dopuszczające zainstalowanie dział i t. p.

Na budowę niektórych statków angielskie towarzystwo Cunard Line otrzymywało od swojego rządu subsydjum do wysokości 60% kosztów budowy. W Rosji znana Flota Ochotnicza była również flotą handlową, rozbudowywaną z myślą o użyciu jej do celów wojennych. Oficerami na statkach tej floty byli oficerowi rezerwy marynarki wojennej, co znacznie upraszczało militaryzację statków. Prąd ten po doświadczeniach wojny 1914 — 1918 r. wzmógł się. Praktyka tej wojny dowiodła, że marynarka wojenna jest zmuszoną sięgnąć do marynarki handlowej po jednostki służby pomocniczej, utrzymanie których w czasie pokoju jest drogie, bo nieprodukcyjne.

Utracona łączność między flotą wojenną i handlową znowu się nawiązuje. Planowa, dobrze przemyślana rozbudowa marynarki handlowej wzmacnia państwo nietylko gospodarczo, lecz i militarnie. Prawda ta nie rzuca się w oczy wobec tak różnych charakterów obu flot, lecz głębsze zastanowienie się nad historją wojny i zwycięstwa 1918 r. daje wyraźną orjentację i wskazówki. Po ostatniej wojnie w Stanach Zjednoczonych poważnie zastanawiano się nad tem, czy upaństwowić stocznie okrętowe, aby skoordynować pod nadzorem państwowym rozbudowę obu flot — handlowej i wojennej, a na wypadek móc niezwłocznie przystąpić do budowy statków pomocniczych dla floty wojennej.

Ze względów gospodarczych zaniechano tego zamiaru, lecz ustanowiono łączność między zamierzeniami rozbudowy w obu kierunkach. W ten sposób jednostki pływające, przeznaczone dla komunikacji handlowej, są zbudowane zgodnie z wymaganiami, stawianemi im jako przeznaczonym do użytku w czasie wojny w charakterze jednostek pomocniczych.

Zrozumiano, że flota handlowa jest źródłem, z którego w czasie wojny można czerpać pomoc dla siły zbrojnej.

HENRYK BROSZKIEWICZ
Kpt. rez. mar. woj.

„DAR POMORZA“



Szkolny statek marynarki handlowej ofiarowany społeczeństwu przez Wojewódzki Komitet Floty Narodowej w Toruniu.

Gdynia w roku 1930

RUCH STATKÓW i OBRÓT TOWAROWY

O rozwoju ruchu statków w Gdyni świadczą następujące cyfry, zestawione przez Urząd Morski w Gdyni: w r. 1930 zawinęło do portu 2.238 statków (w tem bez ładunku 1.620, z ładunkiem 618), co w porównaniu z r. 1929—1.567 statków (bez ład. 1.286, z ładunkiem 282), daje zwyżkę w ilości 671 statków. Wyszło z Gdyni w r. 1930 — 2.219 statków (z czego bez ład. 537, z ład. 1.682), podczas gdy w r. 1929 wyszło 1.575 statków (bez ład. 249, z ład. 1.326), stąd zwiększenie o 644 statki, z czego gros przypada na statki z ładunkiem (+ 356).

Udział poszczególnych flag kształtował się procentowo w następujący sposób (w nawiasie dane za r. 1929). szwedzka 23,43% (24,5), polska 17,58 (10), niemiecka 13,27 (12,6), duńska 9,46 (13,1), francuska 7,17 (10,8), amerykańska 7,16 (5,3), norweska 6,36 (6,6), łotewska 6,03 (7,5), angielska 3,05 (3.9), fińska 1,33 (1,7), estońska 1,14 (0,7), inne flagi, jak belgijska, czechosłowacka, austrjacka, gdańska, grecka, holenderska, japońska, litewska, perska i włoska — łącznie 1,84%. Charakterystycznym jest znaczny wzrost udziału statków polskich (w roku 1929 flaga polska stała na 5 miejscu, a w r. 1930 na 2 miejscu) oraz obniżenie procentowego udziału wszystkich ważniejszych flag z wyjątkiem amerykańskiej.

Ogólny obrót towarowy przez port gdyński zwiększył się w r. 1930 o 803.117,3 ton i wyniósł 3.625.745,9 ton, z czego na import przypada 504.244,2 ton, a na eksport 3.121.630,6 ton. W zakresie przywozu najważniejszą pozycję stanowi złom żelazny (272.479 ton), tomasyna (85.315,4), ryż surowy (46.864,5), ruda żelazna (41.289,9), saletra wapienna (13.990,8), fosforyty (13,835), piryty (10,973). Najważniejszą pozycją w wywozie przez Gdynie jest węgiel, którego eksport wyniósł 2.808.828 i kierował się do Szwecji (45,8%), Norwegji (17,7%), Danji (15,82%), Finlandji (6,8%), Łotwy (4,4%), Francji (3,1%), Niemiec (2,1%), Belgji (1,8%), Holandji (1,2%).

Drugie miejsce w eksporcie zajmuje cukier — 89.764,7 ton (wyw. do Londynu), wytłoki buraczane 15.196,1 (do St. Zjedn. i Szwecji), bekony 11.196,7 (do Anglji), mąka ryżowa 9.309 (do Norwegji i Anglji), koks 8.871,5, żyto 8.258,4, ryż tłuszczowy 6.528,4, siarczan amonu 3.086,3, drzewo 2.058,3, sól 2.000, sól potasowa 1.984,4, masło 1.469,8, szynki 1.057,9, jaja 484,2 tony.

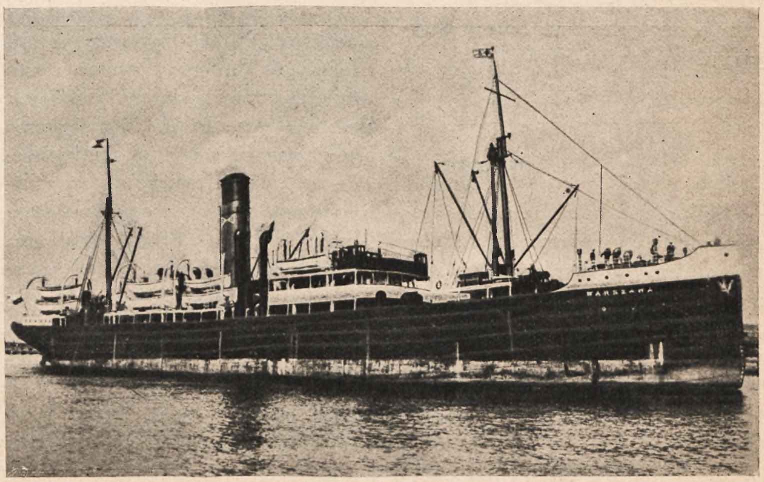
Przyszła stolica Pomorza

Gdynia rozbudowując się w szybkiem tempie, staje się coraz bardziej naturalną stolicą Pomorza.

Oto wkrótce nastąpi zmiana siedziby Izby Przemysłowo-handlowej w Grudziądzu, która przeniesiona zostanie do Gdyni i nosić będzie nazwę: „Pomorskiej Izby Przemysłowo-handlowej w Gdyni“.

Izba będzie się mieściła we własnym, specjalnie na ten cel wybudowanym gmachu.

S. S. „WARSZAWA“



Statek pasażerski Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa, kursujący między Gdynią a Londynem.

MORSKA POTĘGA ANGLJI KRUSZEJE

Kilka pism londyńskich zamieściło w ostatnich czasach alarmujące artykuły o wydatnem osłabieniu potęgi morskiej w Anglji.

Między innemi na łamach „Daily Telegraph“ jeden z najlepszych znawców spraw morskich p. Hektor Bywater, zamieścił artykuł, w którym analizuje powody osłabienia angielskiej potęgi morskiej.

Zdaniem jego wojenna flota angielska posiada ogromny odsetek zupełnie przestarzałych okrętów, których nie zastępuje się nowemi.

Rząd Socjalistyczny zaniedbał kwestję ulepszeń we flocie. Za dwa lata 31 krążowników angielskich będzie zupełnie nie do użytku, gdyż osiągną one granicę 16 lat służby.

Łodzie podwodne, które miały być skonstruowane w roku bieżącym, znajdują się tylko w planach i zbudowane w terminie nie będą.

Rząd Macdonalda nie objawia bynajmniej chęci wykorzystania tych uprawnień, jakie dał mu londyński traktat morski.

Dla porównania, autor przytacza dane o flocie francuskiej.

Niedawno Francja przystąpiła do budowy nowego krążownika o pojemności 23000 ton a pozatem zamierza wypuścić na wody jeszcze w r. b. dwa mniejsze krążowniki, kilka łodzi podwodnych oraz kilka statków mniejszych z kategorji nie podlegającej ograniczeniom.

Bandera egipska powieje na morzach świata

Egipska Rada Ministrów zatwierdziła projekt układu między rządem egipskim, a nowozałożonem Towarzystwem Żeglugi „Alexandria Navigation Company“.

Układ ten opiera się na następujących zasadach:

1) Rząd udziela na przeciąg 10 lat koncesji wymienionemu przedsiębiorstwu,

2) Tow. Żeglugi zobowiązuje się przewozić rocznie 10.000 ton materjału kolejowego i 100.000 ton węgla przeznaczonego dla władz państwowych. Cyfry te przedstawiają rocznie około czwartą część zakupów państwowych wymienionych towarów. Kalkulacja wysokości stawek transportowych opierać się będzie na poziomie frachtów notowanych na giełdzie londyńskiej pod nazwą „Baltic“.

3) Rząd udzielać będzie Towarzystwu subwencyj, uzależnionych pod względem wysokości od wielkości uskutecznionych transportów.

4) Ze swej strony „Alexandria Navigation Company“ zobowiązuje się:

a) do posiadania w pierwszym roku 2 okrętów egipskich, a w ciągu 9 lat 6 okrętów egipskich łącznego tonażu najmniej 30.000 ton,

b) zatrudnienia w ciągu 5 lat inżynierów, marynarzy i urzędników wyłącznie narodowości egipskiej. Kapitanowie okrętów, naczelni inżynierowie i oficerowie mają być narodowości egipskiej w ciągu 7 lat od udzielenia koncesji,

c) bezpłatnego szkolenia na swych okrętach uczniów proponowanych przez rząd,

d) odstąpienia okrętów rządowi egipskiemu za wzajemnie ustalonem odszkodowaniem w razie potrzeby przeprowadzenia pewnych robót publicznych,

e) bezpłatnego przewozu przy każdym odjeździe okrętu około 20 ton towarów względnie produktów egipskich, przeznaczonych na wystawy lub dla propagandy,

f) przyjęcia na służbę zdatnych oficerów i inżynierów okrętowych, znajdujących się w nadmiarze w administracji państwowej,

g) zgody na zamianowanie przez rząd delegata, który będzie miał prawo uczestniczenia w zebraniach Rady Nadzorczej i Walnego Zebrania bez wydawania swego sądu podczas tych zebrań,

h) złożenia kaucji lub gwarancji w wysokości F. eg. 10.000. Niewypełnienie przez towarzystwo zastrzeżenia dotyczącego okrętów tak pod względem ilości, jak terminu spowoduje cofnięcie koncesji oraz utratę subwencji za rok, w którym koncesję anulowano.

Traktat angielsko — turecki

Podpisany w dn. 1 marca 1930 r. traktat handlowy i umowa nawigacyjna angielsko-turecka została rozciągnięta na szereg brytyjskich kolonij i posiadłości.

Flota wojenna Rosji sowieckiej I Niemiec

Według ostatnich danych sowiecka flota wojenna przedstawia się następująco: na morzu Bałtyckiem: 4 pancerniki, 2 krążowniki, 32 torpedowce i kontrtorpedowce, 11 łodzi podwodnych. Na morzu czarnem: 4 krążowniki, 6 torpedowców i 5 łodzi podwodnych.

Flota wojenna niemiecka składa się: z 8 pancerników i 29 torpedowców i kontrtorpedowców.

Tragedja parowca „Baden“ — Proces morski w Hamburgu

W Hamburgu przed sądem stanęła załoga parowca „Baden“ z kapitanem tego okrętu Kollinem na czele, oskarżona o spowodowanie śmierci i kalectwa 60 ludzi.

W październiku ubiegłego roku parowiec „Baden“ wyruszył z portu Rio de Janeiro; kapitan portu udzielił pozwolenia wyjazdu pod dwoma warunkami. Oto kapitan Kollin musiał przyrzec iż nie weźmie na pokład swego okrętu żadnego pasażera, zamieszanego w politykę; a dalej, że mijając fort Santa Cruz będzie zwracał uwagę na sygnały.

Tymczasem, gdy „Baden“ znajdował się w odległości 100 metrów od owego fortu, na pokład okrętu spadł granat, który spowodował śmierć, lub kalectwo 60 ludzi.

Świadkowie brazylijscy twierdzą, iż naskutek wiadomości o tem, że na pokładzie „Badenu“ jednak znajduje się pasażer „polityczny“, z fostu dano 3 sygnały, wzywające statek do przerwania kursu.

Gdy to nie pomogło, rzucono granat.

Kapitan Kollin stał więc pod zarzutem niedotrzymania obu warunków.

Twierdzi on, że przyjął, coprawda przed samym wyruszeniem statku na pokład swego znajomego, ale nie wiedział, iż jest zamieszany politycznie. Sygnałów zaś nie zrozumiał. Nie narażałby okrętu na niebezpieczeństwo.

Zeznania Kapitana o sygnałach potwierdzili oficerowie załogi. I oni nie zwrócili uwagi na znaczenie znaków z fortu Santa Cruz.

Procesowi przysłuchiwały się tłumy marynarzy, żywo komentując okoliczności tragedji.

MORSKA SIŁA ZBROJNA — — TO POTĘGA POLSKI

Idea tworzenia i rozbudowywania Polskiej Marynarki Wojennej nie znajdowała dotąd ani obecnie nie znajduje należytego zainteresowania i zrozumienia w społeczeństwie naszem, zarówno w sferach, któreby znacznie mogły przyczynić się materjalnie do rozwoju marynarki, jak i w tych sferach społeczeństwa, które moralnie mogłyby przygotowywać grunt pod rozbudowę polskiej floty wojennej.

Przyczyny te tkwią w historycznym braku zamiłowania i zaufania narodu polskiego do morza i polityki morskiej oraz w niedocenianiu dobrodziejstw tego morza, jako nieodzownego czynnika mocarstwowego stanowiska państwa polskiego, tak pod względem politycznym jak i ekonomicznym.

Pobieżny przegląd historji Polski w zupełności potwierdza powyższy pogląd, pomimo, że wskazuje cały szereg oderwanych wysiłków największych naszych królów i wodzów ku utrwaleniu panowania na Bałtyku przez organizowanie obrony morskiej.

Wysiłki te jednak są przejawem rozumu stanu i woli poszczególnych jednostek w różnych okresach historji Polski, a będąc niezrozumiane przez ogół obywateli, stają się epizodami pojedyńczemi. To też przez brak ciągłości, wysiłki te nie są w stanie stworzyć stałej linji państwowej polityki morskiej.

Jednakże te poszczególne epizody mocniejszego władania morzem i zdolności obrony tego morza, stwierdzają, że właśnie wiążą się one ściśle z najświetniejszemi okresami rozkwitu mocarstwowej potęgi Państwa. Głębsza zaś analiza tych dziejów wykazuje, że są one głównym pierwiastkiem potęgi i chwały Polski w tych okresach.

Oto konspektywny zarys dziejów polityki morskiej dawnej Polski:

Już od początków istnienia Państwa Polskiego widzimy dążenia naszych królów do posiadania morza. Mieszko I, Bolesław Chrobry, Bolesław Krzywousty — staczają walki z prusakami o Pomorze, utrwalają tam swoje wpływy polityczne i kulturalne. Już w roku 997, za Bolesława Chrobrego, Święty Wojciech płynie Wisłą, jako rzeką polską do prastarej osady słowiańskiej — Gdańska, jako do polskiego portu, udając się z misją nawracania pogańskich prusaków.

Zmienne są losy Pomorza, prześladowanego od wieku XIII, przez zaborczy zakon krzyżaków, którzy pod pozorem tępienia pogaństwa wśród prusaków, zwracają oręż przeciw Polsce, chcąc zagrabić dla siebie Pomorze.

NA JACHCIE „WITEŹ"

I.

O białoskrzydły, leć w bezkresy,
Z albatrosami wicher goń!
Tam, gdzie harcują wodne biesy
I huczy gromem morska toń:

Do kraju pięknej Doloresy,
Czy tam, gdzie w lodach ziemi skroń,
Czy tam, gdzie kwitną aloesy
I z mangustanów spływa woń...

Niedościgniony, lekki, lotny
Pośród kłębiących się straszydeł
Nieś mię, „Witeziu", w bajki świat...

Niechaj mię uśpi pęd zawrotny
Twoich potężnych białych skrzydeł
I zniknie pamięć burz i lat!

II.

Za sinem morzem, hen daleko,
Gdzie słońce nigdy nie zachodzi,
Za siódmą górą, siódmą rzeką
Jest stary zamek w skalnej grodzi.

Pod czujną wróżki złej opieką,
Królewna śpiąca i kwiat młodzi —
Mieczami smoka na śmierć sieką...
W milowych butach kot tam chodzi
I wilk żelazny wyje w borze...

Na owych lądów złote zorze
Skieruję żagle twe ochotnie
I będę płynął jak duch w jaśni...

W tęczowy kraj ten świata baśni
Nieś mię, „Witeziu"...
Bezpowrotnie.

MARJUSZ ZARUSKI

W roku 1410 po klęsce zakonu pod Grunwaldem, rycerstwo polskie zajmuje Gdańsk, a hufce polskie docierają aż do brzegów morza.

W roku 1433 wojska polskie znów dochodzą do morza, a radość z tego powodu jest tak wielka, że rycerze czerpią wodę morską i na pamiątkę zabierają ją do flaszek, aby zawieźć ją potem do swoich, na pamiątkę wyprawy.

Aktem z dnia 6 marca 1454 r. król polski, Kazimierz Jagiellończyk, na prośbę zakonu przyłącza do Polski pod swoje berło Pomorze, Prusy, Ziemię Chełmińską i Michałowską z Gdańskiem na czele.

Fakt ten był początkiem trzynastoletniej wojny, która zadecydowała ostatecznie o dostępie Polski do morza. Król w nagrodę za dzielną postawę gdańszczan i niezszczędzenie krwi oraz majątku dla obrony Pomorza przed zalewem krzyżactwa, nadał Gdańskowi w r. 1457 prawa wolnego miasta. Wojna ta zakończyła się pokojem toruńskim w r. 1466, na mocy którego Polska stała się władczynią ujść Wisły i oparła się o morze, odzyskując Pomorze Polskie z Gdańskiem, ziemię Chełmińską i Michałowską, Malborg, Sztun, Elbląg, Tolkemit i Warmję. Prusy Książęce pozostają przy zakonie, jako lenno Polski. Ten stan rzeczy pod względem ukształtowania się granic, a częściowo i pod względem politycznym przetrwał do końca XVIII w.

Król Zygmunt August w r. 1561 tworzy zaczątki polskiej floty wojennej przez ustanowienie okrętów strażniczych dla walki z okrętami nieprzyjacielskiemi. Sławnym jest wówczas twórca królewskich kaprów i ich admirał Sierpinek. Wówczas to powstaje obrona morska i bandera — znak wojenny polskiej marynarki.

Król Stefan Batory, wielki wódz i polityk, rozumiejąc konieczność obrony morskiej, jako nieodzownego warunku mocarstwowego stanowiska Polski, organizuje flotę wojenną i otacza ją troskliwością. Równocześnie walczy o utrzymanie wpływów swoich w Gdańsku.

Król Zygmunt III tworzy i rozporządza potężną flotą wojenną. Za jego to panowania hetman Chodkiewicz stacza zwycięskie walki z flotą szwedzką. Za jego panowania budują się okręty o pojemności sięgającej od 200 do 300 ton, a nawet niektóre — do 400 ton. Okręty te uzbrojone są w 20 dział każdy.

Ta flota wojenna stacza sławną w dziejach wojen polskich bitwę morską pod Oliwą. Tu dnia 28 listopada 1627 r. pod dowództwem Admirała Dickmana, Polska Flota Wojenna rozgramia potężną Flotę Szwedzką. Polscy marynarze składają u stóp króla szwedzkie bandery i miecz admiralski. Bitwa ta stanowi piękną i bohaterską pamiątkę w dziejach naszej marynarki wojennej.

Następnym królem, któremu bliską była budowa i rozrost floty wojennej, był król Władysław IV, który przez całe swoje panowanie zwalczał zewnętrzne i wewnętrzne trudności, aby politykę morską utrzymać na właściwym poziomie. Jest to ostatni monarcha, który pragnie silnej floty. Lecz opór wewnętrzny oraz pokój ze Szwedami, zawarty w Oliwie w r. 1660 kładzie kres realnym dążeniom Polski do utrzymania potęgi morskiej i silnej floty, co następnie tak nieszczęśliwy wpływ wywiera na dalszych losach Państwa, uzależniając je politycznie i ekonomicznie od obcych mocarstw.

Odtąd, aż do rozbiorów Polski, znika polska bandera wojenna z powierzchni morza. Morze pozostaje bezbronne, niewykorzystane.

Dopiero wyzwolenie Ojczyzny naszej z kajdan niewoli rozpoczyna nową erę w dziejach Polskiej Floty Wojennej. Oto z mgieł zapomnienia wynurza się znów na powierzchnię morza polski okręt wojenny, powstaje zaczątek floty wojennej.

Dekretem z dnia 28 listopada 1918 r. Naczelnik Państwa i Naczelny Wódz Wojsk Polskich, Marszałek Józef Piłsudski rozkazał utworzyć Polską Marynarkę Wojenną z dniem 28 listopada 1918 roku.

Rozkazem tym Naczelnik Państwa wskrzesza historyczne ideje dążenia Państwa Polskiego do morza oraz utrzymania orężem tego wyjścia na świat, jakiem jest posiadanie wolnego dostępu do morza.

Orężem tym zabezpieczającym nasze wybrzeże morskie oraz związane z niem drogi wolnego handlu zagranicznego, którego rozkwit stanowić ma o potędze Rzeczypospolitej oraz dobrobycie jej obywateli, ma być Marynarka Wojenna.

Budowa marynarki wojennej i rozwój jej do poziomu, któryby odpowiadał potrzebom militarnym i ekonomicznym Polski współczesnej nie może obecnie opierać się wyłącznie na możliwościach gospodarczych rządu. Okręty wojenne i ich uzbrojenie są kwestją olbrzymich nakładów pieniężnych w stosunku do innych wydatków państwowych. Widzimy, że tak potężne pod względem ekonomicznym i gospodarczym Państwo, jak przedwojenne Niemcy, musiały oprzeć rozbudowę swojej potężnej marynarki wojennej nietylko na możliwościach finansowych rządu, ale głównie na wysiłkach ogółu obywateli, którzy świadomi znaczenia dla potęgi ich Państwa silnej marynarki, nie szczędzili największych wysiłków, by pomóc rządowi do jej budowy.

Tembardziej w Polsce odrodzonej, która jest dopiero w stadjum organizowania i utrwalania swego bytu gospodarczego i ekonomicznego, trudno na dłuższą metę spodziewać się realniejszych w tym kierunku budowy morskiej siły zbrojnej nakładów finansowych, tem więcej, jeśli się weźmie pod uwagę przeżywany i przez nas światowy kryzys gospodarczy.

A jednak pozostawienie marynarki wojennej w dotychczasowych warunkach jej rozbudowy zagraża nam coraz poważniej politycznie. Czas pracuje tu dla nas coraz bardziej na niekorzyść, jeśli się bierze pod uwagę zbrojenia na morzu naszych sąsiadów zachodnich i wschodnich.

To też dziś, tem więcej potrzebne jest przypomnienie i uprzytomnienie sobie znanych powszechnie z historji Państwa naszego faktów, które będąc owocem nieznajomości i niedoceniania znaczenia spraw morskich przez czynniki rządzące państwem, lub też, będąc wynikiem mniej lub więcej skutecznych usiłowań tych czynników w dziedzinie rozwoju polityki morskiej—osłabiały pań-

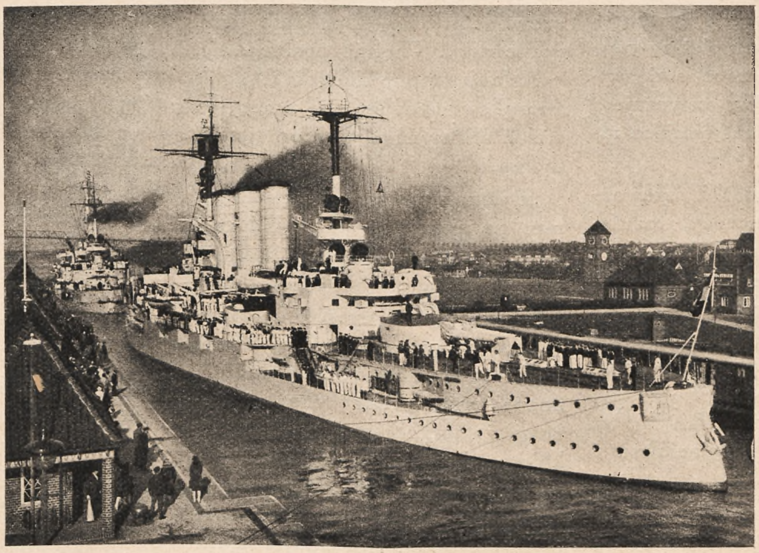
stwo nasze ekonomicznie wewnątrz, oraz podważały autorytet tego państwa nazewnątrz, sprowadzając przez to od strony bezbronnie otwartego morza wrogów rozkwitu handlu polskiego i kusząc nieprzyjaciół do odebrania nam niebronionego dostępu do morza.

Zbędnem wydaje się twierdzenie, że dziś po odzyskaniu niepodległości i własnego wybrzeża morskiego, powtarzanie tych błędów byłoby znów niedocenianiem posiadania własnego morza i stwierdzeniem braku rzeczywistej woli w kierunku utrzymania go i wyzyskania dla dobrobytu obywateli, oraz dla rozkwitu mocarstwowego stanowiska państwa nazewnątrz.

Brak wysiłków materjalnych i brak szerzenia wśród społeczeństwa polskiego idei tworzenia równolegle z flotą handlową, floty wojennej, praktycznie może być traktowane przez nieprzyjaciół naszych, nietylko jako brak przez nas zrozumienia dobrodziejstw morza, ale jako atut przy wznawianiu pretensji o Pomorze. Wrogowie nasi będą wskazywać, że Pomorze jest nam niepotrzebne, że, pomimo to, jest kością niezgody i zarzewiem niepokoju w Europie. Oczywiście taki stan rzeczy znacznie utrudnia stanowisko nasze w polityce międzynarodowej. dla której najbardziej przekonywującemi argumentami są fakty rzeczywiste, fakty dokonane a więc przedewszystkiem potwierdzenie tych argumentów siłą materjalną, którą w danym przypadku stanowić może jedynie flota wojenna.

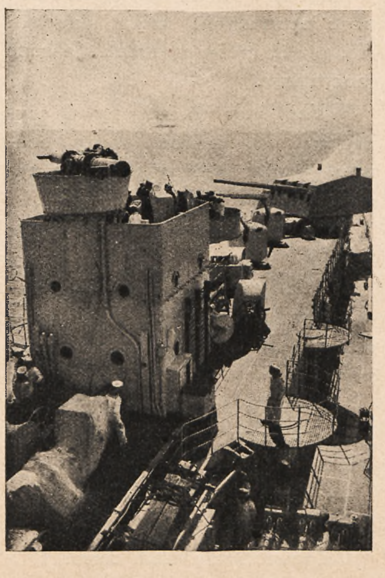
Należy wyraźnie podkreślić, że najrealniejszym wyrazem mocarstwowego stanowiska państwa, poza znaczeniem ściśle wojennem, są okręty wojenne, które zawijając do obcych portów świata, powodują najskuteczniej zainteresowanie nietylko kolorem bandery swojej, ale przedewszystkiem handlem i przemysłem tego państwa, którego banderę reprezentują.

Wzbudzając bowiem podziw i uznanie dla siły i potęgi państwa, podnosząc przez to autorytet jego, potęgują równocześnie zaufanie do stanu ekonomicznego państwa i zachęcają do trwałych z nim stosunków politycznych i handlowych.



Okręty linjowe „Hessen" i „Schleswig — Holstein" marynarki wojennej Niemiec w Holtenau. *(Do art. na str. 3-ej.*

Łatwo więc wywnioskować, że z rozwojem handlu zagranicznego zwiększają się możliwości finansowe państwa we wszystkich kierunkach, a więc i w kierunku rozbudowywania zarówno floty handlowej, jak i wojennej.



Artylerja krążownika „Königsberg". *(Do art. na str. 3-ej).*

Dlatego nieodzownym warunkiem stałego rozwoju bogactwa państwa musi być rozbudowa floty wojennej, nie mówiąc już o tym, że jest ona gwarancją posiadania naszego na morzu.

Jak już wyżej wspomniano, w obecnych warunkach materjalnych państwa, jest rzeczą trudną, a nawet na dłuższą metę mało możliwą, oprzeć plan rozbudowy marynarki wojennej na możliwościach budżetowych państwa.

W tych warunkach budowa nowych okrętów może być w większej części wynikiem patrjotyzmu, uświadomienia politycznego i ofiarności całego narodu. Musimy morze nasze i wybrzeże kochać i cenić nietylko dla jego uroku w sezonie letniskowym, ale dla jego znaczenia, jako pierwszego czynnika niezależności politycznej i ekonomicznej Polski Odrodzonej.

Z tych względów potrzeba olbrzymich wysiłków pracy ze strony instytucji rządowych, samorządowych, społecznych, by ideję morza należycie wzbudzić wśród szerokich mas społeczeństwa oraz pobudzić je do pracy twórczej nad rozpoczęciem realizowania najważniejszych elementów niezależności i dobrobytu państwa, jakiemi są: morze—swobodny oddech państwa i jego obrona—marynarka wojenna.

Ponieważ jednak jest to praca państwowo - twórcza, winna ona przenikać zgóry do najdrobniejszych komórek organizmów państwowych i społecznych, by wreszcie w orbitę swych wysiłków wciągnąć szarego obywatela.

A więc do pracy i na tem polu, które tak długo w Państwie naszem leży odłogiem!

A. Gniewecki, kpt. mar.

KAROL BEY

LUNA

opowiadanie z dalekich mórz

Olbrzymi taras „Café de la Marine“ na wybrzeżu portowem w Tulonie pełen był gości.

Ciasno stojące przy sobie stoliki, gęsto obsadzone były marynarzami. Na stolikach piętrzyły się stosy spodeczków z cenami wypitych już napojów, zwyczajem knajp francuskich zastępujące rachunek.

Oficerowie marynarki, przeważnie wojskowi francuscy, rozmawiali z ożywieniem z kolegami, z którymi los zetknął ich po wielomiesięcznej a często i wieloletniej rozłące. Nie brakło wśród nich i marynarzy—cudzoziemców, którzy korzystając z postoju okrętów, przybyli z pobliskiej Marsylji, by spędzić wieczór z przyjaciółmi.

A wieczór był piękny. Jeden z tych wieczorów południa, kiedy to niebo, aż granatowe, iskrzy się miljonem gwiazd i kiedy pola otaczające miasto rozbrzmiewają chóralnem graniem świerszczów.

Była pełnia księżyca i olbrzymia srebrna tarcza wzeszła, jak fantastyczna latarnia chińska, nad wodami spokojnego morza.

Srebrzysta poświata kładła się prostą drgającą drogą na wodę.

Przy stoliku, stojącym w rogu tarasu, siedziało spore towarzystwo. Było tam paru oficerów francuskiej marynarki wojennej, był szwedzki kapitan, którego statek znajdował się w Marsylji, był lekarz okrętowy, Hiszpan z olbrzymią czarną brodą, dziwacznie odbijającą od munduru marynarza i porucznik marynarki angielskiej.

Wszyscy ci ludzie spotykali się od czasu do czasu w najrozmaitszych portach świata, gdy kapryśny los zetknął ich ze sobą.

— Cóżeś się tak zamyślił poruczniku?—spytał lekarz Anglika, który z dziwnie skupionym wyrazem twarzy spoglądał na morze posrebrzone blaskiem miesiąca.

Porucznik drgnął.

— To księżyc...—powiedział cicho.—Przypomina mi to najdziwniejsze przeżycie z mojej włóczęgi marynarskiej.

Ilekroć przychodzi taka pełnia, jak dzisiaj, muszę je nanowo przeżywać i nigdy nie mogę znaleźć dlań rozwiązania...

— Cóż to takiego było? — spytał lekarz z zajęciem, a towarzysze podchwycili:—Opowiedz nam, poruczniku. Chętnie posłuchamy.

Nalano wina w kieliszki i Anglik zaczął swe opowiadanie, z oczyma wciąż utkwionemi w srebrnej tafli morza.

„Byłem wówczas drugim oficerem na parowcu „King Edward VII“; — okręt nasz znajdował się na Pacyfiku.

Byliśmy już przeszło tydzień w podróży, gdy pewnego wieczora, na krótko przed zmianą którejś nocnej wachty dano znać kapitanowi, że w pobliżu widać okręt, który, mimo wielu usiłowań porozumienia się, nie odpowiada.—

Kapitan przez lunetę dojrzał wyraźnie okręt. Znajdował się on w niewielkiej odległości.

Powiewała na nim flaga portugalska, ale na pokładzie nie widać było żadnego ruchu. Kapitan usiłował raz jeszcze porozumieć się z tajemniczym okrętem, ale gdy to nie pomagało i od strony statku nie dochodził żaden sygnał, ogarnął nas niepokój.

W ciągu paru minut postanowiono udać się na badanie tajemnicy milczącego okrętu.

Kapitan polecił mi przewodniczyć ekspedycji, która składała się, prócz mnie, z trzech jeszcze marynarzy.

Wsiedliśmy do szalupy i wypłynęli na czarne wody oceanu. Wielki srebrny księżyc przyświecał nam w tej podróży.

Była pełnia, jak już wspominałem.

Po upływie kwadransa łódź nasza dobiła do okrętu. Z dobytemi rewolwerami ruszyliśmy na pokład.

Panowała tam śmiertelna cisza. Rozejrzeliśmy się. Nie było nikogo.

— Hallo!—zawołał jaden z marynarzy...

Odpowiedziała nam cisza.

— Hallo, jest tam kto?

Milczenie.

Ruszyliśmy naprzód. Przy sterze nie było nikogo, jak również na mostku.

— Schodzimy nadół — zakomenderowałem.

W kotłowni, ani w maszynach nie zastaliśmy znów nikogo. Niedawno jednak musieli tu być ludzie, gdyż piece były pełne, jakgdyby dopiero co nasypano do nich węgla.

— Zaczarowany okręt, czy co, — mruknąłem i nieprzyjemny dreszczyk przebiegł mi po plecach.

Ale najbardziej niesamowity widok przedstawiała mesa*), do której weszliśmy zkolei.

Stół był nakryty białym obrusem. Na środku stał półmisek dymiącego jeszcze mięsa. Na talerzach leżała napoczęta wieczerza, wokół porzucone serwetki i widelce. Wyglądało to, jakgdyby biesiadnicy w popłochu rzucili jedzenie i wybiegli, wywołani przez kogoś, czy przez coś z jadalni.

Nie było i tu żywej duszy.

— Chodźmy do kabin, — powiedziałem szeptem. Jakiś nieznany nigdy lęk sznurował mi gardło.

W kabinie kapitana również nie było nikogo. Ale zato zobaczyłem tu coś, co jeszcze bardziej przejęło mnie przerażeniem.

Oto na biurku płonęła świeca, tylko do połowy wypalona.

Z płomienia świecy kapał na sukno biurka lak. Widocznie ten, kogo zaskoczyła tajemnicza siła, która opróżniła okręt, musiał właśnie pieczętować list.

List ten leżał jeszcze między papierami.

— Może to nam co wyjaśni, — uczepiłem się tej nadziei i wziąłem list do ręki. Jedno spojrzenie wystarczyło mi, by zorjentować się, że był to list miłosny.

„Nie mam sił już dłużej się męczyć, Luno, Luno, kocham cię jak szaleniec...” pisał kapitan.

— Nie, to nic nam nie mówi, — powiedziałem i ruszyliśmy dalej.

We wszystkich oficerskich kabinach płonęło światło, wszędzie

*) Jadalnia okrętowa.

wyglądało tak, jakgdyby przed paroma minutami wyszli stąd ludzie, i... nigdzie nie było żywej duszy.

Ale to, co mnie najbardziej zastanowiło, to fakt, iż na biurku jednego z oficerów znalazłem list, również miłosny, i pisany do tejże Luny.

List podpisany był „Chrystjan".

Powróciliśmy na pokład pełni przerażenia.

Ten straszliwy okręt — widmo, okręt opuszczony przez ludzi, mknący w ciemną noc siłą bezpańskich prądów, sprawiał piekielne wrażenie.

Już mieliśmy wrócić na szalupy, by zawiadomić naszego kapitana o rezultacie poszukiwań, gdy wzrok mój padł na schody, opuszczające się z drugiej strony pokładu w dół.

— Zejdźmy jeszcze tutaj, — zakomenderowałem.

Zeszliśmy. Minęliśmy pusty wymarły kasztel, gdzie porzucone koje napełniły mnie nanowo przerażeniem i stanęliśmy przed biało pomalowanemi drzwiami, prowadzącemi najwidoczniej do jeszcze jednej oficerskiej kajuty.

Pchnąłem te drzwi i przekonałem się, że w kabinie jest ciemno. W tej chwili drgnąłem przerażony i zdumiony: usłyszałem głos kobiety.

Cienki, przerażony głos zawołał:

— Kto tu? Kto tu?

Rozległ się trzask przekręconego kontaktu, zapłonęło światło.

Ujrzałem kabinę, taką samą jak inne.

W koi, znajdującej się w głębi, siedziała wśród rozrzuconej pościeli młoda kobieta. Była śmiertelnie blada, jasnozłociste włosy tworzyły naokoło jej głowy jakąś przedziwną aureolę, wielkie oczy pełne były lęku.

— Kto pan jest? — spytała zdławionym głosem, podciągając pod brodę kołdrę.

— Kto pani jest? — powtórzyłem, nie mogąc zdobyć się na nic innego.

A potem dodałem, widząc, że przestrach jej wzrasta: — Niech pani się nie lęka. Nie zrobię pani nic złego. Proszę się ubrać i wyjść do mnie na pokład. Stały się tu dziwne i ważne rzeczy, podczas snu pani.

— Co się stało? — spytała.

— Na okręcie niema żywej duszy. Cała załoga zniknęła.

— Jakto zniknęła? wyszeptała.

Powtórzyłem wszystko com widział na statku.

Załamała ręce, a łzy potoczyły się po jej bladych policzkach.

— Jakto nikogo? Nikogo? — powtórzyła, a potem ciszej — Czy niema też porucznika Chrystjana?

— Nie, odparłem — I nagle jakgdyby wiedziony jakiemś natchnieniem spytałem:

— Czy pani jest Luna?

Skinęła twierdząco głową.

Po chwili zjawiła się na pokładzie. Była wysoka i bardzo piękna, chłodną urodą kobiet północy.

Powiedziała mi, że jako jedyna pasażerka, podróżowała na tym handlowym parowcu portugalskim, by zabić swój spleen, z którym nie mogła dać sobie rady.

Była Amerykanką. Podróż sprawiałaby jej wielką przyjemność, gdyby nie to, że cała załoga, z kapitanem na czele, zasypywała ją swemi względami.

— Wszyscy,—mówiła, — z wyjątkiem jednego. Szwed, nazywa się Chrystjan. On jeden nie zwracał na mnie żadnej uwagi.

— Oto co znalazłem w jego kabinie,—powiedziałem, wyciągając dłoń z listem.

Czytała, i nagle łzy znowu spłynęły po jej policzkach.

Drżała na całem ciele. Schwyciła mnie za rękę:

— Gdzie oni są? Co się z nimi stało? — spytała — Co mogło się z nimi stać?

Nie wiedziałem.

Po chwili siedzieliśmy w szalupie. Luna między nami. Szlochała. W płaczu rozróżniłem jej jęk: „Chrystjan... Chrystjan..."

Gdy dobiliśmy do naszego statku czekała na nas nowa niespodzianka tej okropnej nocy.

Oznajmiono nam, że przed chwilą załoga wyłowiła z morza jakiegoś człowieka.

Był to marynarz z opuszczonego okrętu.

Gdy go osuszono i dano mu łyk koniaku, odzyskał przytomność i zaczął opowiadać.

— Siedzieliśmy wszyscy przy wieczerzy... mówił, szczękając jeszcze zębami, gdy nagle jeden z kolegów powiedział: Wyjdźmy na pokład, ten księżyc... księżyc... wyszliśmy...

Księżyc dziwnie nas ciągnął... nie wiem, jak to było, ale patrzył na nas drwiąco... wołał nas... poszliśmy... widziałem, że z jadalni oficerskiej wychodzą wszyscy oficerowie i kapitan... i oni szli do księżyca... podeszli do burty, przełożyli nogi... my za nimi... wszyscy zniknęli w falach... nie wiem jakim cudem płynąłem... siły mnie już opuszczały, kiedy zobaczyłem światła waszego okrętu... nie wiem dlaczego... ale poszliśmy wszyscy, bośmy musieli... ten księżyc...

Otworzył oczy i nagle wzrok jego padł na kobietę, siedziała nieruchomo, widmowo blada, oświetlona srebrnym blaskiem miesiąca.

Marynarz zasłonił oczy dłońmi i krzyknął przeraźliwie:

— Luna! Luna!

Patrząc gdzieś daleko nad naszemi głowami, szepnęła sama do siebie:

— Gdybym wiedziała, że on, Chrystjan, mnie kocha...

* * *

Anglik umilkł.

Przy stoliku kawiarnianym panowała cisza, przejmująca cisza.

Przerwał ją lekarz okrętowy:

— Takie wypadki zbiorowego lunatyzmu zdarzają się ogromnie często na morzach południowych. Działanie księżyca jest tam ogromnie silnie, a woda jest nocą cieplejsza od powietrza, tak, że nieszczęśliwy nie przytomnieje nawet gdy wpadnie do morza.

— Tak też było z nieszczęsną załogą opuszczonego okrętu. Poszli na wezwanie księżyca—szepnął Anglik.

— A co się stało z Luną? — spytał młody oficer francuski.

— Nie wiem. Nie wymówiła do nas więcej ani słowa. Prosiła, abyśmy ją wysadzili w najbliższym porcie. Tak też się stało.

Obecni opuścili głowy. Blask księżyca dotarł do ich stolika, położył się na marmurze zimnym promieniem i jakgdyby naigrawał się ze słabości ludzkich serc.

Minister Składkowski do P.P. Wojewodów

Ustawa z dnia 16 lutego 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27, 27, poz. 206) ustanowiła Komitet Floty Narodowej, którego zadaniem jest skoordynowanie działalności poszczególnych instytucyj, grup społecznych oraz osób dążących do utworzenia polskiej floty morskiej, tudzież popierania tworzącej się żeglugi polskiej i jej szybszego rozwoju przez powoływanie do współdziałania z Komitetem kół gospodarczych i społecznych w miarę ich zainteresowania morzem i handlem morskim. Zgodnie z tym celem Komitet zbiera fundusze i zarządza niemi.

Silny rozwój idei rozbudowy floty polskiej wśród społeczeństwa spowodował, że w ostatnim czasie zarówno jednostki jak i zrzeszenia tworzą bez porozumienia z Komitetem Floty Narodowej lokalne Komitety i zbierają składki i ofiary na budowę floty morskiej. Tak nieskoordynowana akcja wprowadza chaos i dezorjentuje społeczeństwo, a działalność zbiórkowa wspomnianych Komitetów lokalnych niezawsze daje należytą gwarancję, że zebrane ofiary pójdą w całości na przeznaczony cel, co w konsekwencji doprowadzić może do obniżenia rozwoju idei rozbudowy floty i zniechęcenia społeczeństwa do ofiarności na ten cel.

W związku z powyższem zarządzam, aby instytucjom, komitetom i osobom, które nie wykażą się upoważnieniem Komitetu Floty Narodowej, nie wydawano zezwoleń na przeprowadzanie zbiórek na rzecz budowy floty morskiej.

(—) Sławoj-Składkowski
Minister

Stołeczny Komitet Floty Narodowej otworzył własne konto w P. K. O. Nr. 16.080 i wszelkie sumy przeznaczone na budowę okrętu wojennego „Dar Warszawy" jak również wszelkie składki zbierane na budowę floty handlowej i wojennej na terenie m. st. Warszawy prosimy wpłacać tylko na powyższe konto.

„Dar Młodzieży Szkolnej i Nauczycielstwa"

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego do Kuratorjów okręgów Szkolnych, Liceum Krzemienieckiego, Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego (Wydział Oświecenia Publicznego) oraz ogółu nauczycielstwa wszystkich szkół podległych Ministerstwu W. R. i O. P.

W sprawie zezwolenia na zbieranie składek wśród młodzieży szkolnej i nauczycielstwa na zakupienie okrętu dandlowego.

* * *

Popierając inicjatywę Zarządu Głównego Towarzystwa Nauczycieli Szkół Średnich i Wyższych, zezwalam na przeprowadzenie wśród młodzieży szkolnej i nauczycielstwa wszystkich szkół podległych Ministerstwu Wyznań i Oświecenia Publicznego zbiórki dobrowolnych składek na zakupienie okrętu handlowego, jako daru młodzieży i nauczycielstwa.

Aby ta szlachetna akcja mogła się powieść, konieczne jest gorliwe zajęcie się całego nauczycielstwa zarówno propagandą, jak i przeprowadzeniem zbiórki wśród młodzieży szkolnej. Do tej pracy wzywam ogół nauczycielstwa, wierząc, że w tak chlubnem przedsięwzięciu nie odmówi swej czynnej pomocy.

Zarząd Główny T. N. S. W. zajmie się przez swe Koła organizacją zbiórki wśród nauczycielstwa szkół średnich oraz porozumie się z innemi organizacjami nauczycielskiemi, aby całe nauczycielstwo w równej mierze było zainteresowane tą sprawą i propagowało tę myśl wśród swych członków.

Dyrekcje i Kierownictwa Szkół w odpowiedni sposób zachęcą młodzież szkolną do składania dobrowolnych datków na cel wskazany.

Zebrane pieniądze należy przekazywać na konto Komitetu Floty Narodowej w P. K. O. Nr. **16.080** jako fundusz na okręt pod tytułem „Dar Młodzieży Szkolnej i Nauczycielstwa".

(—) Sł. Czerwiński
Minister

Polacy z obczyzny na budowę floty morskiej

Do chwili obecnej za pośrednictwem Ambasad i Konsulatów Polskich za granicą wpłynęły do Centrali Komitetu następujące kwoty:

Za pośrednictwem Konsulatu R. P. w Detroit zł. 1213 gr. 35.

Za pośrednictwem Konsulatu w Wiedniu zł. 85 gr. 60.

Za pośrednictwem Poselstwa w Konstantynopolu zł. 136.

Za pośredictwem p. Lamport w Strassburgu zł. 5 gr. 14.

Za pośrednictwem Poselstwa w Angorze zł. 240.

Za pośrednictwem Poselstwa w Angorze zł. 340.

Za pośrednictwem Konsulatu w Lille zł. 245.

Niezależny Kurjer Polski w Buenos-Aires zł. 370.

Jak z tego widzimy, ofiarność ze strony obywateli Polski zamieszkujących poza granicami Kraju na apel Komitetu Floty Narodowej rozpoczyna się rozwijać pomyślnie, a zrozumienie sprawy, jaką jest posiadanie przez nasze Państwo silnej floty morskiej jest dużo rokujące na przyszłość

Komitet Floty Narodowej, podając powyższe do wiadomości, zwraca się z apelem do najszerszych sfer społeczeństwa o żywszą niż dotychczas ofiarność na rzecz budowy polskiej floty morskiej, warunkującej potęgę Państwa.

Wzmacniajcie i powiększajcie szeregi członków K. F. N.

Konto P. K. O. Nr. 16080.

Wkładka członkowska tylko 1 zł. rocznie!

Apel nauczycielstwa polskiego

Wszyscy w Polsce wiemy i rozumiemy, czem jest dla naszej Ojczyzny polskie morze. Kochamy je — jest nasze. Nie pozwolimy go sobie wydrzeć. Nie oddamy za nic i nikomu — i musimy na niem panować po wieczne czasy.

Lecz nie wystarczy ogarniać zachwyconem okiem zmiennych fal Bałtyku i latarni na Helu czy Rozewiu, lub marzeniami bujać po fałdowanych powiewami wiatru bezmiarach. Muszą nasze statki handlowe iść z ładunkiem polskich bogactw do najdalszych lądów, z wież pancerników musi panować na morzu polski marynarz, nawet pod powierzchnią morza musi bronić naszej niepodległości polska łódź podwodna. W tem nasza moc i potęga, w tem szczęście nas wszystkich i przyszłość Polski. Musimy to osiągnąć — i wszyscy pomóc Ojczyźnie.

Dla stworzenia silnej floty morskiej potrzebne są wielkie środki materjalne. Państwo ich nie ma. Z morza złoty bursztyn mamy—niech od nas płynie bursztynowe złoto. Dużo tego złota—jak najwięcej.

Dajmy je wspólnie—my i wy.

Stowarzyszenie Chrześcijańsko-Narodowe Nauczycielstwa Szkół Powszechnych.

Stowarzyszenie Dyrektorów Polskich Szkół Średnich Państwowych.

Towarzystwo Nauczycieli Szkół Średnich i Wyższych.

Związek ispektorów Szkolnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Związek Polskiego Nauczycielstwa Szkół Powszechnych.

Związek Zawodowy Nauczycielstwa Polskich Szkół Średnich,

Zbiórka na okręt wojenny „DAR WARSZAWY"

Tydzień zbiórki funduszów na budowę okrętu wojennego „Dar Warszawy", który odbył się od dn. 12 do 19 października r. ub. dał następujące wpływy na dzień 1 stycznia 1931 r.

Za odznaki . .	Zł.	13.328,35
„ nalepki . . .	„	1.041,60
„ nity 100 złotowe	„	2.800.—
różne ofiary . .	„	5.440,32
Ogółem:	Zł.	22.610,27

Rachunek wpływów z „Tygodnia" ostatecznie zamknięty zostanie dn. 1 marca r. b.

W następnym numerze „POLSKIEJ FLOTY NARODOWEJ" rozpoczynamy druk niezwykle ciekawych artykułów admirała marynarki Stanów Zjednoczonych A. P. T. P. Magrudera zawierających opisy wojny morskiej w latach 1917—1918.

IDEJA HARCERSKA W ŻEGLARSTWIE

Nie wiem, czy jest na świecie drugi sport mający tak piękne i tylowiekowe tradycje, jak sport żeglarski. Oddają mu się z umiłowaniem zarówno starzy jak i młodzi. Wszystkich miłujących ruch, słońce, swobodę, ciągną nieprzeparcie wodne szlaki i bezdroża, dal bezbrzeżna oceanów — potęga żywiołu.

Już w zamierzchłej starożytności żagiel łaciński plamił szafir morza Śródziemnego — Fenicjanie wyruszali na dalekie, nieraz wieloletnie wyprawy — a gnał ich tam nietylko interes i chęć zysku, ale i to przedziwne uczucie, które człowiek jest zdolny dopiero wtedy w pełni zrozumieć i odczuć, gdy poczuje nad sobą wzdęte białe żagle, pod sobą kipiel wodną bełkotliwą i szumiącą — a w dłoni twarde drzewce steru...

W Polsce — tak liczna i gęsta sieć wodna: rzeki, jeziora, stawy—



Kto będzie pierwszy?

a nawet i morze, przez długie, długie czasy nie były pod względem żeglarskim tak wyzyskane, jak na to zasługiwały.

Dopiero w odrodzonej ojczyźnie zaczął się budzić i ożywiać coraz bardziej ruch żeglarski.

Potężnym bodźcem było to, że odzyskaliśmy morze. Na zew morza, swobody i słońca ruszyła ochotnie, z zapałem i werwą młodzież — a w jej pierwszych szeregach, brać harcerska.

Zapewne, że kluby wioślarskie mają już piękną i wieloletnią tradycję — lecz tu chodzi o to spopularyzowanie, rozpowszechnienie żeglarstwa — „scodziennienie" go niejako, gdyż dotychczas było raczej tylko sportem odświętnym.

Ruch żeglarski w Harcerstwie począł się budzić w r. 1923, kiedyto życie społeczne na tyle się już ustabilizowało, że można było mówić o jakiejś racjonal-



Piękny trzymasztowy szkuner — bark

nej i celowej działalności. Odtąd coraz więcej zaczyna się tworzyć harcerskich jednostek żeglarskich, zrazu nieskoordynowanych, niepoddanych wspólnej dyrektywie i kontroli, powstających wszędzie tam, gdzie tylko wiatr wiał i gdzie była woda.

Było to żeglarstwo — że tak je nazwę — dzikie. Wkrótce jednak zostało ono unormowane,



Chińska dżonka o charakterystycznych plecionych żaglach.

wydzielone w osobne jednostki organizacyjne, poddane wspólnemu, jednolitemu kierownictwu.

Dziś na obszarze całej Rzeczypospolitej istnieje 60 jednostek organizacyjnych żeglarskich (drużyny, zastępy) posiadających tabor, złożony z 360 łodzi. Suma, wyrażająca ilość przebytych w czasie—jakże licznych wypraw—kilometrów, posiadałaby wiele, wiele zer...

Niema dziś chyba w Polsce najmniejszej bodaj rzeki, na którejby nie pływały conajmniej harcerskie kajaki. Że żeglarstwo harcerskie nie jest już takim tylko „owym prądem" do nowości, do sportów wodnych, świadczą o tem liczne kursy rzeczne i nadmorskie, poddane fachowemu kierownictwu, w których zdobywają harcerze rzetelną wiedzę żeglarską w teorji i praktyce.

Gdyby kontygent naszej marynarki wojennej i handlowej był



Przy pełnym wietrze.

większy, to Harcerstwo dałoby najliczniejszy „nabytek" żeglarski, częściowo już wyszkolony, obyty z żywiołem — i nadewszystko, miłujący namiętnie ten żywioł całą siłą młodych serc.

Wyliczanie zalet żeglarstwa w wychowaniu młodzieży mijałoby się z założeniem niniejszego artykułu, poprzestanę więc tu tylko na stwierdzeniu faktu, że te wszystkie dodatnie cechy ciała i ducha, jakie daje Harcerstwo, w żeglarstwie znajdują wielokrotne jeszcze spotęgowanie—co jest rzeczą zrozumiałą i oczywistą.

Obecna działalność Harcerstwa w dziedzinie żeglarskiej polega nie na rozszerzaniu i powiększaniu ilości jednostek żeglarskich, lecz na podwyższeniu sprawności i jakości dotychczasowych drużyn i zastępów. (Dok. na str. 16-ej)

Rola, jaką Harcerstwo odegrało i odegra w młodym ruchu żeglarskim w Polsce jest dominująca — harcerze, to pierwsi pionierzy szlaków wodnych odrodzonej Ojczyzny.

Starsze społeczeństwo przystępuje teraz do organizowania wśród ogółu młodzieży drużyn żeglarskich — lecz my już jesteśmy zorganizowani, — my nie czekamy na nawoływanie społeczeństwa, dla nas donioślejszym był zew żywiołu swobody, zew bujnej, tętniącej w żyłach krwi, zew młodości!

Z ochotą, radością i dumą podnieśliśmy polską banderę na wodnych szlakach, a trud odrobienia wiekowych w tej dziedzinie w naszym kraju zaniedbań, nas nie przeraża.

Całą mocą młodych serc wierzymy, że sprostamy zadaniu. Już w początkach potrafili polscy harcerze zwyciężać takich doświadczonych żeglarzy, jak: Anglików, Francuzów i Niemców, (zawody na Węgrzech), potrafimy więc i w przyszłości sprostać zadaniu.

Polska w tej epoce odrodzenia potrzebuje dzielnych pracowników, tęgich charakterów — potrzebuje sterników, którzy jej nawę skołataną wojną i wewnętrznemi rozterkami wyprowadzą z odmentów, na jasne, pogodne i słoneczne szlaki — a tę zaszczytną rolę kuźnicy charakterów spełnia we wszystkich działach swej pracy, Harcerstwo.

BRONISŁAW MIAZGOWSKI

MŁODZIEŻ POLSKA NA MORZU

HARCERSKIE DRUŻYNY ŻEGLARSKIE

Sport i turystyka żeglarska, stale się rozwijająca wśród harcerskich drużyn, stała się przyczyną powołania do życia „Referatu Harcerskich Drużyn Żeglarskich" przy Wydziale Wychowania Fizycznego G. K. M.

Z dniem 1 stycznia 1930 roku na stanowisko referenta, powołany został hm. Witold Bublewski.

Po zapoznaniu się z materjałem, w dniu 30 stycznia 1930 r. wydany został list okólny Naczelnika Głównej Kwatery Nr. 4, który zalecił Kom. Chor. przeprowadzenie rejestracji istniejących harcerskich jednostek żeglarskich. Jako odpowiedź na powyższe, w dniu 5 maja 1930 r. za harcerskie jednostki żeglarskie uważały się następujące drużyny:

L. p.	Chorągiew	Nazwa drużyny	Ilość członków	Ilość taboru wodnego
1	Białostocka	D-na żeglarska — Suwałki	40	10
2	Mazowiecka	„ „ — Pułtusk	32	3
3	„	„ „ — Łowicz	32	4
4	„	„ „ — Łomża	32	2
5	„	„ „ — Ursynów	60	1
6	Lwowska	„ „ — Przemyśl	65	8
7	„	„ „ — Lwów	32	2
8	„	zastęp „ — Sambor	8	1
9	„	„ „ — Czortków	8	—
10	Płocka	d-na „ — Płock	24	1
11	Pomorska	„ „ — Toruń	32	3
12	„	„ „ — Tczew	36	10
13	„	„ „ — Gdynia	32	—
14	„	zastęp „ — Chełmno	8	1
15	„	„ „ — „	8	1
16	„	„ „ — Grudziądz	10	—
17	Poleska (Brześć)	d-na „ — Brześć	42	2
18	Poznańska	„ „ — Poznań	60	6
19	„	2 „ „ — „	24	1
20	„	„ „ — Bydgoszcz	32	1
21	„	„ „ — Gniezno	26	1
22	„	zastęp „ — Inowrocław	12	2
23	Pomorska	d-na „ — Wejherowo	34	2
24	Warszawska	39 „ „ — Warszawa	62	14
25	„	20 „ „ — „	36	3
26	Wileńska	„ „ — Wilno	43	4
		Razem	830	83

Przepisy o harcerskich drużynach żeglarskich unormowały i ujednostajniły pracę drużyn. Chcąc przygotować instruktorów— harcerzy żeglarzy, których brak, w sposób dotkliwy daje się odczuwać w terenie, referat zorganizował następujące kursy:

1) Kurs dla zastępowych nad jeź. Chwarzykowskiem w okolicy Chojnic, który ukończyło 16 harcerzy; komendantem kursu był harcmistrz Marcikowski. Czas trwania kursu wynosił 30 dni. Kurs korzystał z taboru wodnego miejscowego Klubu Żeglarskiego.

2) Kurs morski w ośrodku morskim w Jastarni, gdzie 45 harcerzy zorganizowano w oddzielną grupę, która brała udział w ćwiczeniach na 45 tonowym jachcie „Junak", i odbywała kilkudniowe pływanie na pełnem morzu.

Głównym instruktorem i kapitanem jachtu był gen. Marjusz Zaruski, Komendantem grupy harcerskiej—hm. Bublewski.

Akcja letnia drużyn żeglarskich.

Na specjalną uwagę zasługuje największy dotychczasowy wędrowny obóz żeglarski 39-ej drużyny harcerskiej w Warszawie, która odbyła podróż „od źródeł Wisły do Gdańska".

Początkowo pieszo—do Oświęcimia, dalej na 13 łodziach. Razem brało udział 34 uczestników. Do Warszawy dopłynęli wszyscy.

W stolicy kilku mniej wytrzymałych zrezygnowało z dalszej żeglugi, tak, że spływ ukończyło 28 harcerzy, którzy zwiedzili dokładnie całe wybrzeże morskie oraz przez 7 dni brali udział w ćwiczeniach kursu morskiego w Jastarn pływając na mniejszych jachtach.

Zaznaczyć należy, ke w Polsce niewielu jest ludzi, którzy taż dokładnie poznali Wisłę na całej 1045 km. długości.

Obóz Dźwińsko - Bałtycki—odbyła gromada włóczęgów z 39-ej Warszawskiej drużyny harcerskiej, wypływając w dniu 28 czerwca 1930 r. z Drui — Dźwiną do Rygi, na pięciu kajakach dwuosobowych. Z Rygi do Estonji i Finlandji. Powrót statkiem do Gdyni, gdzie obozowali nad morzem i brali udział w ćwiczeniach kursu morskiego.

Komendantem tej imprezy był dh. Cywiński.

Drużyna żeglarska z Przemyśla—odbyła tradycyjną wędrówkę na szalupach z Przemyśla do Gdyni, gdzie rozbiła obóz i prowadziła ćwiczenia na morzu, pływając na jachtach morskich, pod kierunkiem Komandora Klubu Morskiego w Gdańsku.

Drużyna żeglarska z Suwałk — pod wodzą dha Aleksandra Butkiewicza dopłynęła do morza, przebywając znaczny szmat drogi z Suwałk do Gdyni na kajakach.

Pierwsza żeglarska drużyna poznańska— „Wilków" Morskich" zorganizowała obóz szkolny dla swych jungów i wilcząt w

Lusowie, który trwał od 1 do 21 lipca i zgrupował 33 uczestników. Starsi harcerze ponadto obozowali od 1 do 15 lipca nad jez. Lusowskiem w ilości 32 uczestników. Komendantem obozu był drużynowy ph. Woźniak.

Następnie 6 harcerzy tejże drużyny odbyło wędrówkę na kajakach własnoręcznie zbudowanych, z Poznania do Gdyni, przebywając pod kierunkiem przybocznego Szuboraja 530 klm.

Żeglarska drużyna w Wilnie — zorganizowała obóz nad jeziorem Trockiem, gdzie prowadziła wyszkolenie żeglarskie.

53 Warszawska drużyna obozowała w Bobrownikach nad Wisłą, gdzieprowadziła ćwiczenia żeglarskie na dwóch łodziach Obóz liczył 32 harcerzy. Komendantem obozu był dh. Czarnecki.

Zastęp żeglarski 2-giej drużyny z Sambora, odbył łodzią wycieczkę z Przemyśla do Jastarni. Uczestnicy brali udział w ćwiczeniach morskich na kursie w Jastarni.

Obóz trwał 39 dni.

Zastęp żeglarski I-ej drużyny z Tarnowa — przez 21 dni płynął na łodzi szlakiem: Biała, Dunajec, Wisłą do Gdyni.

Kierownikiem wycieczki był dh Siudut. Zastęp drużyny w Brodach wypłynął w dniu 5.VII na łodzi własnoręcznie zbudowanej z m. Brody, rzeką Słonówką, Styrem, Prypecią, Piną, Kanałem Królewskim, Muchawcem, Bugiem, Narwią, Wisłą do Gdańska.

Przepłynęli 1700 km.

Zastęp żeglarskiej drużyny w Bydgoszczy odbywał dłuższe ćwiczenia na małym jachcie „Skaut". Jako bazę mieli port jastarnieński. Zaznaczyć należy, że „Skaut" został własnoręcznie zbudowany przez harcerzy.

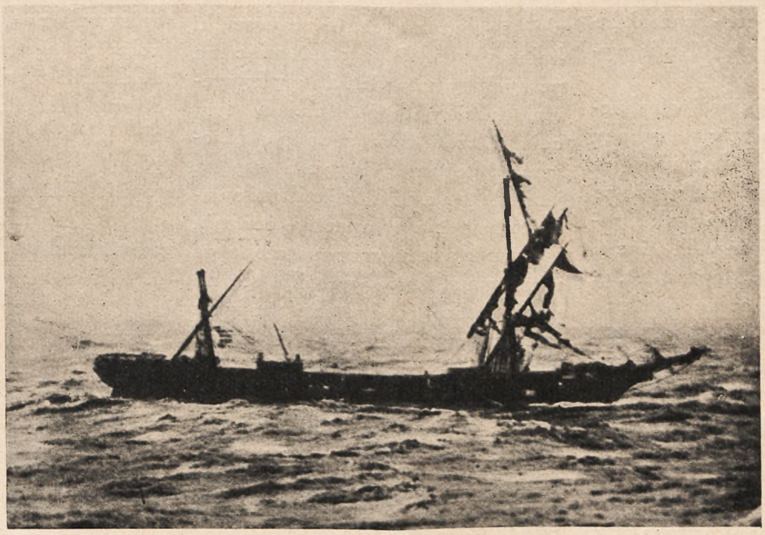
Harcerze ze Śląska, pod wodzą dha Bachyrycza, odbyli wycieczkę na jednej łodzi Przemszą, Wisłą do Sandomierza.

Powyższe krótkie wzmianki charakteryzują, że akcja żeglarska rozwija się w Harcerstwie w szybkiem tempie.

MARJUSZ ZARUSKI

Zasady rozkazodawstwa na okrętach żaglowych

Sprawa naszej terminologji morskiej w ostatnich paru latach ruszyła naprzód: jak wiadomo, nad u s t a l e n i e m nazw i wyrażeń żeglarskich pracuje specjalna komisja, która wydała już dwa zeszyty pięciojęzycznego Słownika Morskiego. Poniżej omawiana dziedzina rozkazodawstwa żeglarskiego dotychczas nie była poruszana w fachowej literaturze. To, co istnieje na naszych statkach żaglowych, jest wynikiem zupełnie przypadkowym dowolnego potraktowania przedmiotu przez osoby z charakteru służby swej sprawą zainteresowane: każdy z kapitanów wprowadzał swoje własne komendy, niezawsze w całości zharmonizowane i uzasadnione. Czas już sprawą tą się zająć, ponieważ posiadamy już piękne statki szkolne żaglowe: „Iskrę" i „Dar Pomorza", oraz cały szereg jachtów żaglowych, z których dwa, a mianowicie: „Junak" (45 ton) i „Jurand" (30 ton) należą do typu większych jachtów pełnomorskich.



Wrak wielkiego żaglowca.—Opuszczony przez załogę i zdany na pastwę fal i wichru błąkał się samotnie parę miesięcy po oceanie Atlantyckim.

Służba na okręcie wymaga karności. Karność polega na słuchaniu i wykonywaniu rozkazów. Rozkaz musi być wyraźny, zrozumiały i logiczny. Komenda jest dla pewnych stale wykonywanych czynności streszczonym rozkazem. Powinna być krótka wyraźna, pod względem treści niewątpliwa; pod względem układu słów logiczna, ułożona przytem według pewnej zasady (lub zasad) ogólnej. Zmieniać jej nie wolno. Komendy należy umieć na pamięć. Komendy, ułożone według pewnych zasad logicznych, łatwe są do zapamiętania. Pod względem dźwiękowym komenda powinna być dźwięczna i donośna. Wynika z tego, że musi się ona opierać na pewnych samogłoskach, jak: a, o, e; innych samogłoskach, jak: u, i, y w układzie komend należy unikać. To samo tyczy się spółgłosek. W jednych wypadkach należy stale używać bezokoliczników, w innych — stale trybu rozkazującego liczby pojedyńczej.

Komendy kapitana statku (dowodzącego, a w jego zastępstwie starszego oficera, lub oficera w a c h t o w e g o) mają charakter rozkazów ogólnych. Używa się w nich bezokoliczników. Podawane są przez megafon. Komendy oficerów młodszych przy masztach mają charakter ścisłych komend. Rozróżnia się w nich *zapowiedź* i *hasło* wykonania. W zapowiedzi używa się b e z o k o l i c z n i k ó w, w haśle — trybu rozkazującego liczby pojedynczej. Wypowiada się je głosem o tyle tylko donośnym, ażeby odpowiednia część załogi słyszała. Przy dobrze wyszkolonej załodze wystarczą tu znak i gwizdki.

Np. kapitan: *Przebrasować fokareje!*

Oficer przy maszcie: *Foka-brasy* (zapowiedź), *ruszaj* (hasło)!

Rozkazy są uzupełnieniem komend. Powinny być również zwięzłe i wyraźne. Układ słów powinien odpowiadać jednej ogólnej zasadzie. Czasowniki w trybie bezokolicznym umieszcza się tu na końcu.

Np. *Szkoty i topnauty dociągnąć! Liny ułożyć!*

Wielki port rybacki na pełnem morzu

Mimo trudności kredytowych budowa wielkiego portu rybackiego na otwartem morzu staje się coraz bardziej aktualna. Ze strony rybaków uwidacznia się coraz bardziej nacisk w tym kierunku.

Potrzeba takiego portu jest w istocie wielka. Od kilku lat daje się zauważyć zupełne wyjałowienie wód przybrzeżnych. Aby przywieźć zdobycz, rybacy zmuszeni są wyjeżdżać daleko na morze. Tymczasem na przestrzeni 65 mil między Lebą a Helem niema portu rybackiego. W razie burzy rybacy, zajęci pracą na pełnem morzu, nie mają się dokąd schronić— muszą uciekać aż na Hel. Zaznaczyć należy, że na wybrzeżu niemieckiem jeden port - schronisko rybackie wypada na 10 mil wybrzeża.

Na skutek braku portów rybackich pośrodku półwyspu, rybacy ze wsi okolicznych skazani są na połów ryb małemi łódkami, co przynosi im minimalne zyski, narażając jednocześnie ich życie. Rybacy z Karwi, Chłapowa i t. p. nie mogą sprawić sobie wielkich kutrów, ponieważ nie mają portu dla nich. Wyciągnięcie takiego wielkiego kutra na brzeg siłą ludzką jest wykluczone.

Budową portu na otwartem morzu, prawdopodobnie w pobliżu Jastarni, zainteresowała się ostatnio marynarka wojenna. Jest rzeczą niemal pewną, że budowa rozpocznie się najdalej w lecie r. b. Koszt budowy takiego portu wyniesie około 5 miljonów zł. Port budowany będzie na kredyt, rozłożony na 6 lat. Budowa trwałaby około 14 miesięcy.

Prymas Polski o Komitecie Floty Narodowej

Prymas Polski ks. Kardynał Dr. August Hlond przyjął swego czasu Inspektora Komitetu Floty Narodowej, p. Czesława Pieniążkiewicza, który, po przedstawieniu celów i zadań Komitetu, oraz po wręczeniu oficjalnego pisma Komitetu, otrzymał od Dostojnego Pasterza zapewnienie, że ze względu na wagę i wielki cel instytucji, akcję i ideję Komitetu Floty Narodowej poprze w całej rozciągłości za pośrednictwem episkopatu polskiego na terenie całej Rzeczypospolitej.

Komitet Floty Narodowej żywi najgłębsze przekonanie, że przychylne ustosunkowanie się najwyższych dostojników Kościoła i poparcie akcji Komitetu Floty Narodowej, zmierzającej do gromadzenia funduszów na budowę potężnej floty morskiej, da najwspanialsze wyniki.

LWY MORSKIE
poszukiwaczami łodzi podwodnych

W archiwach angielskiej marynarki, z czasów wojny światowej, można znaleźć najbardziej nieprawdopodobne, a przecież zrealizowane pomysły wykrywania niemieckich łodzi podwodnych.

Jeden z oficerów marynarki angielskiej spostrzegł, że lwy morskie są bardzo czułe na wszelki hałas w wodzie, wpadł więc na pomysł by użyć ich do wykrywania łodzi podwodnych. W tym celu zaczęto lwy morskie tresować. Tresura odbywała się na jeziorze Bala w Walji. Zbudowano tam specjalny aparat w rodzaju łodzi podwodnej i zaopatrzono go w pływaki, które unosiły się na powierzchni wody. Do aparatu przyczepiano ryby, poczem puszczano go w ruch.

Lew morski wypuszczony przez trenera płynął szybko w stronę aparatu i opływał go dookoła chcąc zjeść przyczepione do niego ryby. Po wytresowaniu w taki sposób większej liczby lwów morskich, rozpoczęto je wysyłać wtedy, gdy aparat znajdował się w odległości kilkaset metrów, a potem kilku mil morskich. Lwy zawsze dopędzały aparat i spożywały ryby. Teraz należało wypróbować sposób ten praktycznie. Przywiązywano do grzbietu morskiego lwa pływak i puszczano go na morze. Lew zawsze ścigał niemiecką łódź podwodną. Łoskot bowiem motoru do którego się przyzwyczaił ciągnął go w stronę łodzi, gdzie się spodziewał smacznego pożywienia. Zwykle lew morski dopłynąwszy do łodzi nieprzyjacielskiej opływał ją w poszukiwaniu ryb gorączkowo dookoła, a tymczasem pływak opisywał na powierzchni wody koło co wskazywało Anglikom dokładnie miejsce gdzie się znajdowała niemiecka łódź. Zniszczenie jej było potem już drobiazgiem. W ten sposób Anglicy zatopili Niemcom kilkananaście łodzi podwodnych.

OFIARY MORZA

Podczas porannej mgły, parowiec „Elmshorn 2" natknął się na łódź wiozącą marynarzy z załogi okrętów „Kreta" i „Münsterland" stojących w porcie Hamburga. Łódź została zmiażdżona. Dwu ludzi znalazło natychmiastową śmierć. Są to 29-letni inżynier Henryk Lorenz oraz palacz okrętowy 45-letni Johann Senkel. Są też liczni ranni.

Z ŻYCIA JACHT - KLUBU POLSKI

W Gdyni odbyło się pod przewodnictwem komandora Unruga doroczne walne zebranie Jacht-Klubu Polski.

Ze sprawozdania, złożonego na zebraniu, wynika, że Jacht - Klub Polski w Gdyni rozporządza już 11-ma jachtami żaglowemi i liczy 33 członków czynnych.

W wyniku przeprowadzonych wyborów do zarządu Jacht-Klubu wybrani zostali: komandorem Jacht-Klubu — komandor Unrug, wicekomandorem — dyr. naczelny „Żeglugi polskiej" p. Rummel, sekretarz — inż. Listopad, gospodarzem portu i Klubu — p. M. Ziabicki, członkami zarządu pp. Tomaszewski i komandor Pistel.

Walne zebranie położyło nacisk na działalność Jacht - Klubu w 1931 r., stwierdzając, że Jacht-Klub Polski w Gdyni winien stanąć pod względem organizacyjnym na coraz pewniejszych podstawach, by mógł odegrać ważną rolę w rozwoju morskiego sportu żeglarskiego.

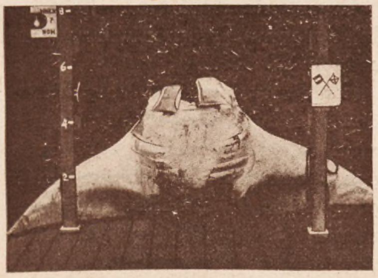
Ludzie, którzy widzieli węża morskiego



Rekin — tygrys

„To, co wyciągnęliśmy na pokład, przechodziło najbardziej fantastyczne wizje obłąkanego mózgu. Sądząc z cielska, (gołego i niekształtnego, jak zdefasonowane wrzeciono, dwumetrowej długości sino zielonawej barwy), opatrzonego strupowatemi pletwami — była to ryba. Wszelako pysk, nadmiernie wielki, jak ceber, miał jakieś niesamowite, ni to ptasie, ni ludzkie kształty. Olbrzymi, rogowy grzebień na łbie, oraz coś w kształcie wielkiego, rozdętego i zakrzywionego nosa czyniło tę potworną rybę podobną do papugi, albo jakiegoś zapijaczonego olbrzyma. Pod tym niby nosem opatrzonym dwoma wielkiemi, jak filiżanki i żółtemi jak u sępa oczyma z obu stron rozwierała się wielka, poprzeczna paszczęka w jakimś piekielnym uśmiechu".

Oto, jak kapitan J. C. Winters opisuje rybę, zwaną Heterodontus philippi, złowioną w maju 1908 roku w pobliżu Formozy. Opis ten daje lekkie wyobrażenie o fantazji, z jaką natura tworzy swoje dzieła. Obok skończenie i niedościgle pięknych kształtów konia, czy grającego przepychem barw rajskiego ptaka, atlas przyrody zawiera monstra, przy których bledną pomysły van Wyver'a. Zwłaszcza przy oglądaniu niektórych stworów morskich wydaje się, że przyroda wysiliła całą swoją pomysłowość, aby wyprowadzić na świat żywe karykatury.



Raja — lampart

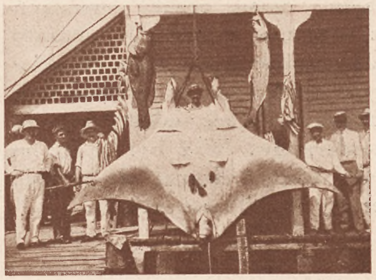
Oto ryba pies — (Scyllium canescens), długa i sztywna, jak kij z pyskiem, do złudzenia naśladującym psi. Sęp wodny (Callorhynchus antarcticus), podbiegunowa ryba, podobna do sterleta, z paszczą, zakończoną potężnym, jakby orlim dziobem. Chimera (Chimaera monstrosa), zamieszkująca europejskie pobrzeża oceanu Atlantyckiego, której paszcza pozapadana jest nakształt trupiej czaszki, a ciało powyginane w sposób wręcz nieprawdopodobny.



Raja — djabeł

Chimaera Melleri, ryba mórz południowych, z łbem, jakby końskim, opatrzonym długimi wąsami i cienkiemi pletwami, wydłużonemi tak bardzo, że przypominają szable.

Straszliwemi kształtami cieszą się wszystkie płaszczki, (Myliobatidae) zwane także rajami. Ryby te, pospolite w morzach podzwrotnikowych, a niektóre gatunki, jak np. drętwa elektryczna, także i europejskich, cechuje budowa ciała spłaszczona i ścięta po bokach nakształt rombu. Niektóre, jak np. Płaszczkę-djabła i płaszczkę-lamparta wyobrażają nasze ilustracje.



Olbrzymia raja

Któż zaś nie zna straszliwego rekina-tygrysa, którego sam widok przyprawia o dreszcze? Albo słynnej ryby-piły?

Na zakończenie tej historji o potworach morskich przytoczmy relację załogi „Anny Krystyny", holenderskiego żaglowca towarowego, która na własne oczy widziała węża morskiego.

Było to w sierpniu 1908 roku. Angielski parowiec pasażerski „Hampshere" w drodze z Pernambuco do Liverpool spotkał „Annę Krystynę", która pod wszystkiemi żaglami, co tchu pędziła w stronę przeciwną. Na widok parowca „Anna Krystyna" wywiesiła alarmujące sygnaly:

— Natychmiast zawracać i uciekać co pary w maszynach!

— Co się stało?

— Wąż morski!!!

— Leży o sześć mil stąd na wodzie i grzeje się na słońcu. Ma kilka kilometrów dlugości, albo więcej. Widzieliśmy na własne oczy. No, dowidzenia!

Nic dziwnego, że wobec takiej



Głowa rekina

wiadomości cała załoga „Hampshire" osłupiała. Wszelako kapitan nie przeraził się węża morskiego. Kazał ruszyć naprzód i po jakimś czasie oczom zamarłych z wrażenia marynarzy ukazały się potężne skręty węża morskiego, błyskające w promieniach słońca na falach, między kępami wodorostów. Wąż był gruby na jaką stopę i ciągnął się w obie strony na kilkaset metrów.

— Na ochotnika!—krzyknął kapitan—Kto podpłynie szalupą do gada?

Znalazło się kilku śmiałków. Po upływie dwudziestu minut tłukli węża wiosłami, ile dusza zapragnie. Ani drgnął. Był to kabel, który zerwał się z dna morskiego i wypłynął na powierzchnię. Naprawiono go po dwu dniach.

Ale niech kto sprobuje powiedzieć chłopcu z załogi „Anny Krystyny", że wąż morski, to blaga. Jemu, który go widział na własne oczy!

Dr. Karol Pęski

Jubileusz pracy społecznej

Jubileusz 25-letniej pracy społecznej obchodzi w dniu 1 marca b. r. p. Dyonizy Wilkoszewski, Redaktor „Gońca Częstochowskiego".

Pan Wilkoszewski jest dożywotnim członkiem Komitetu Floty Narodowej, złożył bardzo wiele dowodów serdecznego zainteresowania się i przychylności dla Komitetu.

W dniu tym składamy Mu najserdeczniejsze życzenia, by dożył złotego jubileuszu swej obywatelskiej działalności.

W notatce na str. 14-ej, p. t. „Dar Młodzieży Szkolnej i Nauczycielstwa" mylnie podano numer konta P. K. O. (16080).

Wszystkie wpłaty przeznaczone na kupno okrętu, mającego być darem szkoły polskiej, uskuteczniać należy na konto P.K.O.

Nr. 30

Bonzio ma głos...



Woda, morze..... Co też to ludziom się się roi? Ja jestem psem kapitana i pływam też na okręcie — i to nie pierwszy rok i nie na pierwszym okręcie. Jestem stary marynarz.

Tak, moi państwo. Ale to nie przeszkadza, że mam trzeźwy pogląd na wodę.

Gdy byłem mały, moja matka mówiła mi zawsze: „Bonziu, woda jest niepotrzebna, unikaj wody. Możesz hodować i podlewać kwiatki, ale do wody nie leź, jeszcze utoniesz. Najwyżej do cebrzyka, gdy mają cię wykąpać, ale i to niepotrzebne. Ot, Giszetka, suczka rejenta. Nigdy jej nie kąpią, a patrz jaka tłusta, jak precelek".

Święte słowa! No, ale cóż robić, los inaczej mną pokierował i zostałem marynarzem. Trzeba umieć żyć. Byc albo nie być. Co prawda moje bytowanie nie jest najgorsze: jem dużo, nikt mię nie bije... ho, ho! niechby kto sprobował! Narobiłbym wrzasku na cały okręt, a co dalej — wiadomo.

Jestem psem kapitana!

Ludzie pchają się na wodę. Ot, Komitet Floty Narodowej — koniecznie chce pływać.

Okręty, Okręty!

Na gwałt budujcie okręty...

Między nami mówiąc, to nie zaszkodzi: na każdym okręcie przynajmniej jeden pies będzie pływał.

Ale czy Komitet Floty Narodowej zna morską chorobę? Czy przechodził choć raz sztorm porządny na morzu? Niech przeczyta, co pisze „Kurjer Warszawski" o podróży „Iskry".

Bo ja, uważacie, przy ludziach uauczyłem się czytać; pisać trochę mi gorzej, bo pazury przeszkadzają.

Co pisze? A ot, że „podczas silnych burz niejednokrotnie „Iskra" kompletnie leżała żaglami na wodzie tak, że kąt pochylenia sięgał 89^0, gdy tymczasem pochylenie okrętu wojennego dochodzi najwyżej 70 — 80 stopni".

Dosłownie stoi tak napisane.

Rozumiecie? Najwyżej do 80^0 okręt — i to tylko wojenny — może się przechylać a „Iskra przechylała się do 89^0!

Jeszcze jeden stopień, a załoga „Iskry" zaczęłaby biegać po ścianach, jak karauchy. Gwiżdżę na ta ie sztormy!

Jakeśmy byli koło wyspy Kulawego Mopsa (na oceanie Spokojnym) chwycił nas „tornado" — najgorszy ze wszystkich tajfunów.

To był sztorm! Nasz okręt więcej płynął pod wodą, niż po wodzie, a chylił się do 94 stopni!

Umyślnie polazłem do kabiny nawigacyjnej, żeby popatrzeć na strzałkę chyłomierza. Młodszy oficer, Kulka, na mostku kapitańskim trzymał się rękami za poręcz, a nogi miał wyciągnięte do góry. Chwiał nim wiatr, jak banderą, na wszystkie strony.

To był sztorm!

Ale o tem opowiem w przyszłym numerze.

(3 — 1)

Większe ofiary wpłacone na budowę okrętu wojennego „DAR WARSZAWY"

Pracownicy Dyrekcji Państwowej Wytwórni Uzbrojenia Zł. 513.

Pracownicy Dyrekcji Państwowej Wytwórni Uzbrojenia, celem uczczenia ś. p. Konrada Waxmana Zł. 124.

Centralne Wyszkolenie Sanitarne w Warszawie Zł. 329.

Oddział Ligi Morskiej i Kolonjalnej przy Tramwajach Miejskich Zł. 550.

Pracownicy P. W. U. Fabr. Karabinów w Warszawie Zł. 2.290.04.

Pracownicy Państwowej Fabryki Wyrobów Tytoniowych w Warszawie Zł. 369.50.

Stołeczny Komitet Floty Narodowej składa wszystkim wymienionym ofiarodawcom serdeczne podziękowania za obywatelskie poczynanie w kierunku przysporzenia funduszów na budowę okrętu „Dar Warszawy".

Klisze wykonano w zakładach „PRASA POLSKA" S. A. w Warszawie.

Zapisujcie się na członków Komitetu Floty Narodowej.

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej

Senatorska 14 (Magistrat).

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 złoty rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

2-gi numer czasopisma ukaże się 15-go marca b. r.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń: $^{1}/_{1}$ strona — 600 zł., $^{1}/_{2}$ strony — 350 zł., $^{1}/_{4}$ strony — 200 zł., $^{1}/_{8}$ strony — 120 zł.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Drukarnia M. Michalskiego, Łucka 38, tel. 291-67 — pod zarządem Fr. Kobylińskiego.